



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 52

(2002–2003)

Om lov om endringer i vegtrafikkloven
mv. (domstolsbehandling av tap av retten
til å føre motorvogn mv.)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	6.1.1	Forslaget i høringsnotatet	34
			6.1.2	Høringsinstansenes syn	34
2	Bakgrunnen for lovforslaget	7	6.1.3	Departementets syn	36
2.1	Tidligere vurderinger av behovet for tiltak	7	6.2	Tap av retten til å føre motorvogn (inndragning av førerkort)	36
2.2	Hovedpunktene i høringsnotatet	10	6.2.1	Gjeldende rett	36
2.3	Høringen	10	6.2.2	Forslaget i høringsnotatet	37
2.4	Begrepsbruk	11	6.2.3	Høringsinstansenes syn	37
2.4.1	Forslaget i høringsnotatet	11	6.2.4	Departementets syn	39
2.4.2	Høringsinstansenes syn	11	6.3	Særlig om prikkbelastning	39
2.4.3	Departementets syn	12	6.3.1	Gjeldende rett	39
3	Oversikt over gjeldende rett	14	6.3.2	Forslaget i høringsnotatet	40
3.1	Innledning	14	6.3.3	Høringsinstansenes syn	40
3.2	Krav om førerkort	14	6.3.4	Departementets syn	40
3.3	Tap og nektelse eller tilbakekall av retten til å føre motorvogn mv.	14	6.4	Særlig om vegtrafikkloven § 33 nr. 3 mv.	41
3.3.1	Innledning	14	6.4.1	Gjeldende rett	41
3.3.2	Ulike former for tap av føreretten	15	6.4.2	Forslaget i høringsnotatet	41
3.3.3	Ulike former for nektelse/tilbakekall .	15	6.4.3	Høringsinstansenes syn	42
3.4	Klageadgang mv.	16	6.4.4	Departementets syn	42
3.5	Forholdet til den europeiske menneskerettskonvensjon (EMK)	17	6.5	Nektelse av førerkort	43
4	Oversikt over utenlandsk rett	18	6.5.1	Gjeldende rett	43
4.1	Sverige	18	6.5.2	Forslaget i høringsnotatet	43
4.2	Danmark	19	6.5.3	Høringsinstansenes syn	43
4.3	Finland	19	6.5.4	Departementets syn	44
4.4	Storbritannia	20	6.6	Kjøreforbud og forvaring av utenlandske førerkort	44
4.5	Tyskland	20	6.6.1	Gjeldende rett	44
5	Bør tap av føreretten avgjøres av domstolene som ledd i behandlingen av straffesaken?	21	6.6.2	Forslaget i høringsnotatet	44
5.1	Forslaget om å overføre kompetansen fra politiet til domstolene	21	6.6.3	Høringsinstansenes syn	44
5.1.1	Forslaget i høringsnotatet	21	6.6.4	Departementets syn	45
5.1.2	Høringsinstansenes syn	23	6.7	Sperrefrist for utstedelse av førerkort	45
5.1.3	Departementets syn	27	6.7.1	Gjeldende rett	45
5.2	Bør tap av føreretten gjøres til straff?	28	6.7.2	Forslaget i høringsnotatet	45
5.2.1	Forslaget i høringsnotatet	28	6.7.3	Høringsinstansenes syn	46
5.2.2	Høringsinstansenes syn	29	6.7.4	Departementets syn	46
5.2.3	Departementets syn	32	6.8	Forbud mot kjøring av førerkortfri motorvogn	47
6	Hvilke former for tap av førerett bør omfattes av en ny ordning?	34	6.8.1	Gjeldende rett	47
6.1	Generelle utgangspunkter	34	6.8.2	Forslaget i høringsnotatet	47
			6.8.3	Høringsinstansenes syn	47
			6.8.4	Departementets syn	48
			6.9	Kjøreseddel	48
			6.9.1	Gjeldende rett	48
			6.9.2	Forslaget i høringsnotatet	49
			6.9.3	Høringsinstansenes syn	49
			6.9.4	Departementets syn	50

6.10	Bruksforbud	51	9	Standardisering av reaksjonene	65
6.10.1	Gjeldende rett	51	9.1	Gjeldende rett	65
6.10.2	Forslaget i høringsnotatet	51	9.2	Forslaget i høringsnotatet	65
6.10.3	Høringsinstansenes syn	52	9.3	Høringsinstansenes syn	65
6.10.4	Departementets syn	52	9.4	Departementets syn	66
7	Etterfølgende forhold	53	10	Endringer i straffeprosessloven § 261 – gjenopptakelse av saker som er avgjort ved forelegg	68
7.1	Gjeldende rett	53	10.1	Innledning	68
7.2	Forslaget i høringsnotatet	53	10.2	Brev 20. desember 2001 fra dommer Tor Langbach	68
7.3	Høringsinstansenes syn	54	10.3	Departementets vurderinger	68
7.4	Departementets syn	55			
8	Noen prosessuelle spørsmål	56	11	Økonomiske og administrative konsekvenser	70
8.1	Domstolsbehandling	56	11.1	Innledning	70
8.1.1	Forslaget i høringsnotatet	56	11.2	Statistikk mv.	70
8.1.2	Høringsinstansenes syn	56	11.3	Konsekvenser for domstolene	71
8.1.3	Departementets syn	56	11.4	Konsekvenser for politi og påtalemyndighet	72
8.2	Bruk av forelegg	56			
8.2.1	Forslaget i høringsnotatet	56	12	Merknader til lovutkastet	73
8.2.2	Høringsinstansenes syn	57	12.1	Til lovforslaget del I – endringer i vegtrafikkloven	73
8.2.3	Departementets syn	57	12.2	Til lovforslaget del II – endringer i straffeprosessloven	75
8.3	Endringer i reglene om beslag av førerkort	58	12.3	Til lovforslaget del III – ikraftsetting ..	77
8.3.1	Gjeldende rett	58			
8.3.2	Forslaget i høringsnotatet	58			
8.3.3	Høringsinstansenes syn	59			
8.3.4	Departementets syn	61			
8.4	Rett til forsvarer	62			
8.4.1	Forslaget i høringsnotatet	62			
8.4.2	Høringsinstansenes syn	63			
8.4.3	Departementets syn	64			
				Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven mv. (domstolsbehandling av tap av retten til å føre motorvogn mv.)	78



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 52

(2002–2003)

Om lov om endringer i vegtrafikkloven mv. (domstolsbehandling av tap av retten til å føre motorvogn mv.)

*Tilråding fra Justis- og politidepartementet av 4. april 2003,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) og forskrifter 23. februar 1979 nr. 4 om førerkort og førerprøve m.v. (førerkortforskriften) åpner for at myndighetene på nærmere vilkår kan beslutte ulike former for førerkortreaksjoner. For eksempel kan det være aktuelt å nekte en person å erverve førerkort, å fastsette en sperrefrist for utstedelse av førerkortet eller å inndra førerkortet for en bestemt tid eller for alltid. Reaksjonen kan være begrunnet i at personen ikke lenger oppfyller de nødvendige kravene til helse eller edruelighet, men den vanligste grunnen er at vedkommende har begått en straffbar handling. Vedtakene treffes i dag administrativt av politiet og veitrafikkmyndighetene. Vedtakene kan påklages administrativt og/eller bringes inn for domstolene ved sivilt søksmål.

Justisdepartementet foreslår i proposisjonen her at kompetansen til å frata noen retten til å føre motorvogn på grunn av straffbare forhold, skal overføres til domstolene og at avgjørelsen skal treffes i forbindelse med straffesaken, jf. punkt 5.1 nedenfor. Departementet legger i sin vurdering særlig vekt på behovet for en hurtigere og samlet fastsettelse av konsekvensene av den straffbare handlingen, den økte preventive effekten ved raskere avgjørelser, og på ønsket om å ivareta rettssikkerhetshensyn best mulig. Det pekes også på at forsla-

get er i bedre samsvar med Den europeiske menneskerettskonvensjon (EMK), selv om det ikke er grunnlag for å hevde at dagens ordning er i strid med denne konvensjonen.

Departementet går inn for at overføringen av kompetanse bare skal gjelde for førerkortreaksjoner som er begrunnet i straffbare forhold, og drøfter nærmere hvilke reaksjoner som bør omfattes, jf. kapittel 6. Forslaget omfatter følgende reaksjoner: tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn (til nå kalt inndragning av førerkort), sperrefrist for utstedelse av førerkort, forbud mot kjøring av førerkortfri motorvogn og tap av retten til kjøreseddel.

Et spørsmål for seg er om tap av retten til å føre motorvogn bør gjøres til straff, jf. punkt 5.2. Departementet konkluderer her med at tap av førerretten ikke bør gjøres til straff. Departementet legger særlig vekt på at det ikke er holdepunkter for at etterlevelsen av trafikkreglene vil bli bedre om tap av førerretten gjøres til straff.

Departementet drøfter særskilt om det er behov for å videreføre dagens ordning som gir politiet etter søknad mulighet til å redusere reaksjonens varighet dersom etterfølgende forhold tilsier det, jf. kapittel 7 nedenfor. Departementet mener at det også etter en overføring av kompetansen til å beslutte tap av retten til å føre motorvogn bør være en

slik adgang, og at kompetansen her fortsatt bør ligge til politiet. Departementet understreker at forholdet mellom domstolene og forvaltningen tilsier at varigheten av tapet av føreretten bare skal kunne forkortes på grunn av forhold som ikke forelå på domstidspunktet.

I forlengelsen av forslaget om å overføre kompetansen til domstolene, behandler departementet også en del mindre prosessuelle spørsmål i, jf. kapittel 8. Blant annet for å begrense merbelastningen for domstolene foreslås det at tap av føreretten skal kunne tas med i et forelegg, jf. punkt 8.2.

Politiets praktisering av reglene om inndragning av førerkort er basert på en egen instruks. Av hensyn til trafikksikkerheten har det vært sentralt for departementet å sikre at dagens praksis videreføres selv om det er domstolene og ikke politiet som skal avgjøre spørsmålet om føreretten skal tapes. Departementet foreslår at de viktigste utmålingsreglene nedfelles direkte i loven, men går inn for at mer detaljpregede utmålingsbestemmelser i håndhevingsinstruksen fastsettes i en egen forskrift.

Departementet vurderer i proposisjonen om det også bør gjøres enkelte endringer i reglene om beslag av førerkort, men konkluderer med at de nye reglene bør få virke noen tid før reglene om beslag

eventuelt endres, jf. punkt 8.3. Departementet foreslår likevel noen mindre endringer som klargjør kompetansespørsmål i politiets behandling av beslagssaken. Departementet foreslår at det går klart frem av loven at en polititjenestemann kan foreta beslag på landeveien (såkalt midlertidig beslag), og foreslår videre en klar regel om at en politijurist må treffe avgjørelsen om å opprettholde beslaget. Forslaget er foranlediget av avgjørelsen i Rt. 2001 side 1699.

Proposisjonen inneholder også et lovforslag som ikke har noen tilknytning til forslaget om at domstolene bør avgjøre spørsmålet om tap av føreretten. Ved lov 15. juni 2001 nr. 63 ble reglene om gjenopptakelse av straffesaker endret. Blant annet ble det besluttet å opprette en egen kommisjon for å avgjøre om en straffesak skal gjenopptas. Begjæringer om å få gjenopptatt et vedtatt forelegg skal imidlertid fortsatt avgjøres av domstolene. Reglene for kommisjonens saksbehandling passer ikke så godt for domstolenes behandling av dette gjenopptakelsespørsmålet, og det er derfor behov for egne saksbehandlingsregler for domstolene. Departementet foreslår at reglene tas inn i straffeprosessloven § 261. Forslaget er behandlet i kapittel 10 nedenfor.

2 Bakgrunnen for lovforslaget

2.1 Tidligere vurderinger av behovet for tiltak

Spørsmålet om å endre saksbehandlingsreglene for inndragning av førerkort og andre førerkortreaksjoner som følge av straffbare handlinger, har vært reist en rekke ganger. En arbeidsgruppe oppnevnt av Justisdepartementet 8. februar 1974 pekte i sin utredning NOU 1975: 24 Endringer i promillelov-givningen s. 48–49 på at den svenske Trafikmålskommittén hadde foreslått at kompetansen til å beslutte inndragning av førerkort skulle overføres fra forvaltningsdomstolen («länsrätten») til de alminnelige domstolene når en trafikkforseelse var grunnlaget for inndragningen, jf. SOU 1972:70 Rätten til ratten. Siden arbeidsgruppen ikke var sammensatt slik «at de kompliserte spørsmål det her dreier seg om ville få den nødvendige belysning», samtidig som det ville «være en fordel å avvente de svenske myndigheters stillingtagen til de forslag som er fremsatt av Trafikmålskommittén», unnlot imidlertid arbeidsgruppen å ta stilling til spørsmålet, jf. NOU 1975: 24 s. 49. Spørsmålet om kompetansen til å fastsette inndragning av førerkort burde legges til domstolene, ble berørt av noen få høringsinstanser. Bare Den Norske Advokatforening gikk inn for en slik kompetanseoverføring, jf. St.meld. nr. 104 (1977–78) Om kriminalpolitikken s. 128.

Hovedkomiteen for reformer i lokalforvaltningen (oppnevnt ved kgl. res. 29. oktober 1971) vurderte i sin utredning NOU 1981: 8 Justisdepartementet, funksjonsfordeling og administrasjonsordninger s. 56–57 om inndragning av førerkort etter vegtrafikkloven § 33 burde legges til domstolene. Etter Hovedkomiteens mening var det «mest praktisk og betryggende for innehaveren av førerkortet å få avgjort både spørsmålet om straff og spørsmålet om inndragning under ett, med adgang til å få overprøvd avgjørelsene ved overordnet domstol», jf. utredningen s. 56. Hovedkomiteen anbefalte derfor at myndigheten til å inndra førerkortet etter § 33 ble lagt til domstolene. Derimot fant Hovedkomiteen ikke grunn til å anbefale tilsvarende kompetanseoverføringer med hensyn til inndragning etter § 34 og fastsettelse av sperrefrist for utstedelse av førerkort etter § 24 a. Det ble blant annet pekt på at

hensynet til rettssikkerheten ikke veide så tungt i sperrefristsakene som i inndragningssakene, jf. utredningen s. 57. Anbefalingene ble imidlertid ikke fulgt opp av departementet og Stortinget.

Spørsmålet om hvem som bør avgjøre førerkortsaker, ble senere behandlet utførlig i utredningen fra Førerkortutvalget (oppnevnt 26. september 1980), jf. NOU 1981: 13 Beslag og inndragning av førerkort s. 26 flg. Flertallet i utvalget fant ikke grunn til å overføre inndragningsmyndigheten etter vegtrafikkloven § 33 til domstolene, jf. utredningen s. 31. Dette ble blant annet begrunnet med at en slik omlegging ville føre til et atskillig stivere system enn det gjeldende. Flertallet mente at det ville bli vanskeligere for den enkelte å nå frem med sine anførsler, og minnet om det store antallet søknader om nedsettelse av inndragningstiden. Mindretallet i utvalget var uenig i at domstolsprøving ville skape vanskeligheter i forhold til spørsmålet om å nedsette inndragningstiden, jf. utredningen s. 33, og mente at dette var det eneste riktige og forsvarlige i slike saker, jf. s. 32. Mindretallet mente likevel ikke at førerkortreaksjonene burde gjøres til straff.

Under den videre behandlingen av saken kom Samferdselsdepartementet til at man ikke kunne legge frem en lovproposisjon om utvalgets øvrige lovforslag uten å ta stilling til dissensen om førerkortkompetansen. Samferdselsdepartementet mente at disse spørsmålene burde utredes nærmere av Justisdepartementet, som ved brev 9. mai 1983 oppnevnte en egen ekspertgruppe. I gruppens utredning NOU 1984: 12 Førerkortreaksjoner ble det foreslått at inndragningskompetansen skulle ligge til domstolene der disse behandlet et straffekrav i saken. Det samme ble foreslått for andre førerkortreaksjoner enn inndragning, som for eksempel fastsettelse av sperrefrist for utstedelse av førerkort og nedlegging av forbud mot å kjøre førerkortfri motorvogn. Videre foreslo gruppen at inndragning av førerkort mv. skulle kunne vedtas i forelegg.

Også Straffelovrådet har gått inn for at inndragning av førerkort bør legges til domstolene, jf. NOU 1987: 11 Promillekjøring. Rådet mente blant annet ut fra sitt syn på inndragningens karakter at når straffesaker behandles av domstolene, burde de samtidig ta standpunkt til inndragning av førerkort, jf. utredningen s. 101, jf. s. 86–88. I utredningen vur-

derte Straffelovrådet både førerkortinndragningens formål og karakter. Rådet viste til at selv om inndragning av førerkort ikke er straff i lovens forstand, er inndragning for mange den reaksjonen som rammer hardest. Det ble også vist til undersøkelser som tydet på at tap av førerkort ofte leder til større økonomiske og sosiale vansker for den domfelte i trafikksaker enn selve fengselsstraffen. Straffelovrådet viste dessuten til Europarådets resolusjon 15. oktober 1971 nr. 28 om tap av retten til å føre motorvogn, der det ble anbefalt at spørsmålet om førerkortinndragning avgjøres av den domstol som har hatt straffesaken, og til at Norge var det eneste landet i Norden som lot politiet fatte vedtak om inndragning av førerkort. I tilfellene der straffesaken avgjøres ved forelegg, foreslo Straffelovrådet at også inndragningen skulle tas med i forelegget, jf. utredningen s. 105.

Selv om Straffelovrådet ikke tok stilling til andre førerkortreaksjoner, ble det likevel uttalt at «[d]e samme hensyn kan langt på vei anføres for å kreve avgjørelse av domstol (eller vedtakelsen av forelegg) også om andre negative konsekvenser av lovovertrедelsen som nå ligger hos politiet: Sperrefrist for utstedelse av førerkort på grunn av straffbart forhold (vegtrafikklovens § 24 a), forbud mot å kjøre førerkortfri motorvogn (§ 35) og tilbakekalling av kjøreseddel for persontrafikk (samferdselslovens § 13 og førerforskriftens § 7 nr. 7)», jf. utredningen s. 88.

Justisdepartementet sendte Straffelovrådets utredning på høring 1. juni 1987. Blant de høringsinstansene som uttalte seg om spørsmålet, støttet omtrent halvparten en overføring til domstolene, jf. Ot.prp. nr. 65 (1987–88) Om lov om endringer i vegtrafikkloven 18 juni 1965 nr 4 (reaksjoner mot promillekjøring m v) s. 35. De fleste instansene som gikk imot forslaget, begrunnet dette med frykt for økt arbeidsbyrde for domstolene, jf. Ot.prp. nr. 65 (1987–88) s. 33–34.

Justisdepartementet sluttet seg langt på vei til Straffelovrådets prinsipielle vurderinger, men kom til at rettssikkerhetsbetraktninger alene ikke kunne begrunne en kompetanseoverføring. Departementet mente derfor at andre hensyn måtte tillegges avgjørende vekt. Blant annet under henvisning til Oslo byretts høringsuttalelse om at en endring ville medføre «et betydelig merarbeid» for retten, gikk departementet imot forslaget, jf. Ot.prp. nr. 65 (1987–88) s. 35. Justiskomiteen var enig i dette, jf. Innst. O. nr. 96 (1987–88) s. 10–11, og fremhevet blant annet den preventive virkningen av den gjeldende ordningen, samtidig som den viste til det merarbeidet en reform ville medføre.

Under arbeidet med St.meld. nr. 21 (1999–

2000) Menneskeverd i sentrum tok Justisdepartementet på ny opp spørsmålet om å overføre inndragningskompetansen til domstolene. Omtrent samtidig foreslo Strukturutvalget (oppnevnt 10. oktober 1997) i NOU 1999: 22 Domstolene i første instans at spørsmålet om inndragning av førerkort som følge av en straffbar handling skal behandles sammen med straffesaken. Strukturutvalget uttalte på s. 63 i utredningen:

«Flere grunner tilsier domstolsbehandling ved inndragning etter vegtrafikkloven § 33. For det første har inndragningen preg av straffereaksjon – se nærmere nedenfor. For det andre vil man få et bedre grunnlag for å vurdere eventuelle individuelle forhold av betydning for inndragningsavgjørelsen når spørsmålet tas opp i forbindelse med straffesaken. Utvalget antar dessuten at mange lettere vil akseptere en avgjørelse truffet av domstolene.»

Disse forholdene ble også fremhevet av Straffelovrådet i NOU 1987: 11 Promillekjøring, jf. ovenfor. Strukturutvalget var enig med Straffelovrådet i at uansett hvordan man formelt betegner førerkortinndragning, bør avgjørelsen treffes av en domstol. Utvalget mente i likhet med Straffelovrådet at dersom straffen blir avgjort ved forelegg, bør også inndragning av førerkort kunne avgjøres ved forelegg. Etter Strukturutvalgets oppfatning var frykten for at domstolene skulle bli påført et vesentlig merarbeid, betydelig overdrevet. Det ble vist til at de fleste inndragninger gjaldt fartsovertrедelser som stort sett blir avgjort ved forelegg. Ved at inndragning kan avgjøres ved samme forelegg som straffekravet, vil saksbehandlingen hos politiet bli forenklet. Strukturutvalget uttalte at det i foreleggssaker ofte gis forhåndsvarsel om inndragning av førerkort, og at det er liten grunn til å tro at færre vil vedta forelegg om forelegget også fastsetter inndragningstiden for førerkortet.

I de tilfellene der straffesaken ikke blir avgjort ved forelegg, må domstolene ta stilling til straffsspørsmålet. Etter Strukturutvalgets mening vil det at domstolene i slike tilfeller også må ta stilling til inndragningsspørsmålet, ikke påføre domstolene noe særlig merarbeid. De momentene som er avgjørende for lengden av inndragningen, må domstolene uansett ta stilling til ved fastsettelsen av straffereaksjonen, jf. NOU 1999: 22 s. 63. Under enhver omstendighet mente utvalget at de prinsipielle grunnene som taler for domstolsbehandling av spørsmål om inndragning av førerkort, var så tungtveiende at de burde være utslagsgivende. Det ble ikke foreslått noen endringer i reglene om beslag av førerkort eller inndragning av særlige grunner, jf. utredningen s. 63–64.

Strukturutvalgets utredning har vært på en bred høring. Et stort flertall av høringsinstansene ga sin tilslutning til forslaget om domstolsbehandling av førerkortinndragning, jf. St.meld. nr. 23 (2000–2001) Førsteinstansdomstolene i fremtiden s. 44. I likhet med Den norske Dommerforening stilte i alt 46 domstoler seg positive til forslaget, mens 4 var imot og 3 hadde merknader uten å ta klart stilling for eller imot. Også de ulike tjenestemannsorganisasjonene stilte seg positive til forslaget, med unntak av Politiembetsmennenes Landsforening, som ønsket ytterligere utredning før gjennomføringen av eventuelle endringer. Blant politimestrene gikk 5 imot forslaget, mens 4 var for og 1 var i tvil. Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet var i sine høringsuttalelser til Strukturutvalgets forslag skeptiske til en omlegging. I brev 4. oktober 2001 til Samferdselsdepartementet ga Vegdirektoratet uttrykk for at en overføring av kompetansen til domstolene ville føre til en ytterligere dreining mot å veie hensynet til trafikksikkerheten opp mot den enkeltes behov for førerkort.

På bakgrunn av Strukturutvalgets forslag og høringsinstansenes uttalelser tok Justisdepartementet på ny opp til vurdering om avgjørelsesmyndigheten for ulike førerkortreaksjoner burde overføres fra politiet til domstolene. En referansegruppe med representanter fra Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Politidirektoratet og Justisdepartementet kom med innspill til arbeidet, og 20. september 2002 sendte departementet på høring forslag til endringer i vegtrafikklovens regler om inndragning av førerkort mv., jf. punkt 2.2 og 2.3.

2.2 Hovedpunktene i høringsnotatet

Justisdepartementet foreslo i høringsnotatet at domstolene skal avgjøre om noen skal tape retten til å føre motorvogn eller moped på grunn av straffbare handlinger, jf. vegtrafikkloven § 33, og at spørsmålet skal behandles som ledd i straffesaken. Det samme ble foreslått i forhold til andre førerkortreaksjoner som skyldes straffbare handlinger, nærmere bestemt for kjøreforbud og forvaring av utenlandske førerkort etter førerkortforskriften § 39, sperrefrist etter vegtrafikkloven § 24 a, forbud mot å kjøre førerkortfri motorvogn etter vegtrafikkloven § 35 og tilbakekall av kjøreseddel, jf. førerkortforskriften § 7 nr. 7. En forutsetning for forslaget var at dagens praksis videreføres innenfor rammene av en ny ordning, for eksempel ved å nedfelle praksisen i forskrifter som skal ligge til grunn for domstolenes behandling av saken.

Departementet drøftet også andre spørsmål som reiser seg ved den nærmere utformingen av en ny ordning, blant annet om førerkortreaksjonene som skal omfattes av ordningen, bør være straff. Det ble lagt frem to alternative lovutkast, et basert på at rettighetstapet skal ilegges som en hovedstraff, og et på at tap av retten til å føre motorvogn ikke skal være straff selv om reaksjonen fastsettes av domstolene. Det nærmere innholdet i høringsnotatet blir behandlet senere i proposisjonen i tilknytning til de enkelte punktene i lovforslaget.

2.3 Høringen

Justisdepartementet sendte forslagene på høring 20. september 2002 til følgende institusjoner og organisasjoner:

Departementene
Høyesterett
Lagmannsrettene
Tingrettene
Riksadvokaten
Statsadvokatembetene
Politidirektoratet
Utrykningspolitiet (UP)
Regjeringsadvokaten
Sivilombudsmannen
Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Statens vegvesen, Vegkontorene
Universitetet i Oslo
Universitetet i Bergen
Universitetet i Trondheim
Universitetet i Tromsø
Polithøgskolen
Institutt for Samferdselsteknikk (NTNU)
Bergen Forsvarerforening
Den Norske Advokatforening
Den norske Dommerforening
Det kriminalitetsforebyggende råd (KRÅD)
Finansnæringens Hovedorganisasjon
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet i Oslo og Akershus
Forsvarergruppen av 1977
Juridisk rådgivning for kvinner (JURK)
Juss Hjelpa i Nord-Norge
Juss-Buss
Jussformidlingen i Bergen
Kontoret for fri rettshjelp
Landsorganisasjonen i Norge (LO)
Norges Juristforbund
Norges Lensmannslag
Norges Politisjefforening
Norsk Forsikringsjuridisk Forening

Politiembetsmennesenes Landsforening
 Politiets fellesforbund
 Rettspolitisk forening
 Statsadvokatenes forening
 Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon
 Norges Handikapforbund
 Rådet for Funksjonshemmede
 American Car Club of Norway
 Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund
 Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA)
 Lastebileiernes Forening
 MC-rådet
 Motorførernes avholdsforbund
 Motorungdomssekksjonen
 Norges Automobil-Forbund (NAF)
 Norges Bilsportforbund
 Norges Drosjeeier-Forbund
 Norges Lastebileier-Forbund
 Norges Motorsportforbund
 Norges Snøscooterforbund
 Norges Taxiforbund
 Norges Turbileierforbund
 Norsk Motor Klubb
 Norsk Motorcykel Union
 Norsk Trafikksikkerhetsforbund
 Norsk Transportarbeiderforbund
 SINTEF
 Statens Innkrevingssentral
 Statens Trafikklærerskole
 Trafikkforsikringsforeningen
 Trafikkforum A/L
 Transportbedriftenes Landsforening
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon
 Transportøkonomisk institutt
 Trygg Trafikk
 Yrkestrafikkforbundet

Høringsfristen var satt til 15. november 2002. Følgende instanser har gitt melding om at de ikke vil uttale seg, eller at de ikke har merknader til forslaget:

Arbeids- og administrasjonsdepartementet
 Barne- og familiedepartementet
 Helsedepartementet
 Kommunal- og regionaldepartementet
 Landbruksdepartementet
 Miljøverndepartementet
 Nærings- og handelsdepartementet
 Sosialdepartementet
 Utenriksdepartementet
 Høyesterett
 Horten tingrett
 Regjeringsadvokaten
 Det juridiske fakultet, Universitetet i Oslo

Politihøgskolen
 Forbrukerrådet

Følgende høringsinstanser har merknader til forslaget:

Finansdepartementet
 Samferdselsdepartementet
 Borgarting lagmannsrett
 Agder lagmannsrett
 Gulating lagmannsrett
 Frostating lagmannsrett
 Heggen og Frøland tingrett
 Indre Follo tingrett
 Solør tingrett
 Vardø tingrett
 Riksadvokaten
 Hordaland statsadvokatembeter
 Oslo politidistrikt
 Asker og Bærum politidistrikt
 Vestfold politidistrikt
 Østfold politidistrikt
 Politimesteren i Agder
 Rogaland politidistrikt
 Troms politidistrikt
 Politidirektoratet
 Utrykningspolitiet (UP)
 Statens vegvesen, Vegdirektoratet
 Statens vegvesen, Buskerud vegkontor
 Statens vegvesen, Hedmark vegkontor
 Statens vegvesen, Sogn og Fjordane vegkontor
 Statens vegvesen Troms vegkontor
 Finansnæringens Hovedorganisasjon (FNH)
 Landsorganisasjonen i Norge (LO)
 Norges Juristforbund
 Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund
 Lastebileiernes Forening
 Norges Automobil-Forbund (NAF)
 Norges Lastebileier-Forbund
 Norges Taxiforbund
 Norges Turbileierforbund
 Norsk Transportarbeiderforbund
 Trygg Trafikk
 Yrkestrafikkforbundet

I tillegg har Sanksjonsutvalget uttalt seg.

Hovedinntrykket etter høringen er at det er bred støtte til forslaget om å la domstolene som ledd i straffsaken ta stilling til tap av retten til å føre motorvogn, men at høringsinstansene er mer delt i synet på om reaksjonen bør gjøres til straff. Det er også ulike synspunkter på den nærmere utformingen av reglene. Dette vil det bli gjort rede for senere i proposisjonen i tilknytning til de enkelte punktene i lovforslaget.

2.4 Begrepsbruk

2.4.1 Forslaget i høringsnotatet

Departementet reiste i høringsnotatet spørsmål ved om den foreslåtte omleggingen burde lede til en annen terminologi enn den nåværende, jf. s. 40 i notatet:

«Dersom inndragning av førerkort og andre førerkortreaksjoner som er en følge av straffbare handlinger, skal gjøres til straff, er det lite hensiktsmessig å opprettholde dagens inndragningsbegrep. I så fall vil det være mer hensiktsmessig å formulere reaksjonen som et rettighetstap, for eksempel som «tap av retten til å føre motorvogn», supplert med en henvisning til de reaksjonene som skal omfattes av en reform (se 5.3 foran). Dersom reaksjonen ikke skal anses som straff, er det mulig å beholde inndragningsbegrepet, men hensiktsmessighetsgrunner kan tilsi en omlegging av begrepsbruken også da. Departementet ber om høringsinstansenes syn på spørsmålet.»

2.4.2 Høringsinstansenes syn

Alle høringsinstansene som har uttalt seg om valg av terminologi, er enig med departementet i at det kan være hensiktsmessig å legge om begrepsbruken. *Sanksjonsutvalget*, *Borgarting lagmannsrett* og *Vegdirektoratet* gir generell tilslutning til dette, uavhengig av om rettighetstapet skal være straff, mens *Agder lagmannsrett*, *Vardø tingrett* og *Vestfold politidistrikt* nøyer seg med å støtte en endret begrepsbruk for det tilfelle at reaksjonen skal regnes som straff.

Sanksjonsutvalget gjør innledningsvis rede for hvordan det har valgt å definere begrepet «sanksjon», nemlig som «en negativ reaksjon ilagt av offentlig myndighet med hjemmel i lov, som retter seg mot en begått overtredelse av lov, forskrift eller individuell avgjørelse, og som har et hovedsakelig eller vesentlig pønalt formål». Det nærmere innholdet i definisjonen beskrives slik:

«Etter denne definisjonen er det karakteristisk for en sanksjon at den er «bakover-rettet» ved at grunnlaget for å anvende sanksjonen er den overtredelsen som er begått. Videre er det karakteristisk at formålet med sanksjonen er å påføre gjerningspersonen eller foretaket et onde som en reaksjon fra samfunnets side mot overtredelsen. Formålet skiller sanksjonene fra andre forvaltningstiltak som kan utløses av et lovbrudd. Utvalget understreker at det avgjørende er formålet med regelen, ikke formålet med det aktuelle vedtak. Etter utvalgets syn er det tref-

fende å betegne en sanksjon som «bakover-rettet», selv om den også er ment å bidra til fremtidig etterlevelse fra andre (allmennprevensjon) og fra gjerningspersonen selv (individualprevensjon). Legalitetsprinsippet medfører at en sanksjon alltid må ha hjemmel i lov.

Utvalgets definisjon av «sanksjon» faller i det alt vesentlige sammen med et materielt straffebegrep. Straff defineres således som «et onde som staten tilføyer en lovovertreder på grunn av lovovertrедelsen i den hensikt at han skal føle det som et onde», jf. blant annet Andenæs, Statsforfatningen i Norge (8. utgave) side 248 og Rt 1977 side 1207. Utvalget anvender derfor «sanksjon» som et overbegrep som både omfatter de reaksjoner som loven har definert som formell straff, og reaksjoner som faller inn under sanksjonsbegrepet uten å være definert som straff i loven.

Sanksjoner som ilegges av forvaltningsorganer, betegnes tradisjonelt som administrative sanksjoner, og utvalget anvender den samme terminologi.

Tiltak som er «fremover-rettet» vil ikke være sanksjoner etter denne definisjonen. Eksempler på slike tiltak er forvaltningsorganers vedtak om å ilegge tvangsmulkt og vedtak om å trekke tilbake en offentlig tillatelse fordi innehaveren ikke lenger fyller vilkårene for å ha den. Formålet med en tvangsmulkt er å sørge for at lovlig tilstand (gjen)opprettes, med andre ord skal tvangsmulkten bidra til å gjennomtvinge at en forpliktelse oppfylles. Formålet med å kalle tilbake en tillatelse på grunnlag som nevnt, er å hindre at innehaveren av tillatelsen fortsetter en virksomhet han ikke lenger er skikket til å drive eller for øvrig ikke lenger fyller vilkårene for. Mens en sanksjon normalt utløses av en begivenhet (overtredelsen), vil et tiltak som ikke er en sanksjon ofte bli utløst av en tilstand (for eksempel sviktende faglige kvalifikasjoner, sviktende økonomi, sviktende helse eller sviktende vandel).

Utvalget benytter begrepet andre forvaltningstiltak om slike vedtak som ikke er sanksjoner. «Andre forvaltningstiltak» avgrenses således negativt. Alle forvaltningsvedtak som ikke er en sanksjon, jf. definisjonen av sanksjon ovenfor, regnes i utvalgets terminologi som et annet forvaltningstiltak. Utvalget har vurdert å bruke uttrykket «forvaltningsreaksjon» istedenfor «forvaltningstiltak», men er kommet til at dette blir for snevert. Ordet reaksjon leder tanken i retning av at vedtaket må være utløst av en handling eller en begivenhet og komme som en negativ konsekvens av denne. Et forvaltningstiltak kan imidlertid også utløses av en tilstand, for eksempel insolvens. Forvaltningstiltaket kan dessuten være positivt, for eksempel ha form av en belønning eller et annet incentiv. En annen

sak er at utvalget ut fra sitt mandat i hovedsak vil befatte seg med de tyngende forvaltningstiltakene.

(...) I prinsippet er sondringen mellom sanksjoner og andre forvaltningstiltak klar nok. Når en offentlig tillatelse trekkes tilbake, står man overfor en sanksjon når rettighetstapet er utløst av et lovbrudd, samtidig som hovedformålet eller et vesentlig formål med rettighetstapet er å påføre innehaveren et onde som en reaksjon fra samfunnet mot overtredelsen. Tilsvarende står man overfor et tilbakekall som ikke er en sanksjon, dersom formålet med tilbakekallet er å hindre at vedkommende fortsetter å drive en virksomhet som han ikke (lenger) er kvalifisert for.»

Etter dette drøfter Sanksjonsutvalget hvilke førerkortreaksjoner som må regnes som sanksjoner slik utvalget definerer begrepet. Dette behandles nærmere i forbindelse med gjennomgåelsen av hvilke reaksjoner som foreslås overført til domstolene, jf. punkt 6.1.2. Etter Sanksjonsutvalgets oppfatning bør sondringen også gjenspeiles i begrepsbruken. Utvalget foreslår derfor at «rettighetstap» anvendes som betegnelse på sanksjonene, og at «tilbakekall av offentlig tillatelse» benyttes ved andre forvaltningstiltak:

«I vegtrafikkloven brukes uttrykksmåten «inn-dragning» av tillatelsen. Dette er etter utvalgets oppfatning uheldig. «Inndragning» som administrativ sanksjon bør forbeholdes tilfeller som er parallelle med straffelovens inndragningsbestemmelser (straffeloven §§ 34 flg.), for eksempel bestemmelsene i konkurranseloven § 6–5 og verdipapirhandeloven § 14–2 om vinningsavståelse. Utvalget anbefaler derfor at begrepsbruken i departementets lovutkast B endres slik at det også her brukes betegnelsen tap av retten til å ha førerkort.»

Også *Borgarting lagmannsrett* tar til orde for at begrepet «inndragning» av førerkort bør erstattes med «tap av retten» til å ha førerkort, for å markere at det dreier seg om et rettighetstap, og for å få klare linjer i forhold til de ordinære inndragningsbestemmelsene i straffeloven §§ 34 flg.

Flere av høringsinstansene går også inn for at det bør sondres mellom tap av retten til å føre motorvogn og tap av selve førerkortet. *Vegdirektoratet* uttaler følgende:

«I forbindelse med totalrevisjon av førerkortforskriften har Vegdirektoratet i høringsbrev av 20. desember 2001 gått inn for å skille mellom førerrett og førerkort. Førerkort er i denne sammenheng kun et bevis for førerrett. En har funnet denne sondringen hensiktsmessig, ikke

minst med bakgrunn i forslaget om 10 års administrativ gyldighet for førerkort. Dette forslaget er ikke ferdig utredet og det krever lovendring. I vegtrafikkloven har en tradisjonelt brukt førerkort synonymt med førerrett, eksempelvis i inndragningsbestemmelsene. Innføring av administrativ gyldighet forutsetter at en også i loven sonderer mellom førerkort og førerrett. Det synes imidlertid vanskelig å gjøre dette helt konsekvent, slik at en i noen sammenhenger må operere med uttrykk som «førerrett eller førerkort».

Også *Vardø tingrett* vektlegger betydningen av at man med ny terminologi vil få frem at det er førerretten som tapes.

Vestfold politidistrikt er av samme oppfatning:

«Videre bør inndragningsbegrepet ... erstattes med «frakjennelse av førerretten», i samsvar med for eksempel dansk terminologi. En begrepsendring som dette vil også forhindre enhver mulighet for «misforståelse» med hensyn til bortfall av rettigheten som motorvognfører i henhold til førerkort. Ved uttrykkelig å frakjenne førerretten, vil det være klart at alternative dokumenter, førerkort eller duplikat av førerkort fra inn- eller utland, ikke gir rett til å føre motorvogn, uavhengig av hvilke(t) legitimasjonsdokument vedkommende måtte inneha.»

2.4.3 Departementets syn

Synspunktene som er fremmet i høringsrunden, støtter opp under departementets forslag om å sløyfe inndragningsterminologien. Det er lite hensiktsmessig å betegne tap av førerrett med samme uttrykk som inndragning av bl.a. vinning etter straffeloven §§ 34 flg. Det er også grunn til – som Vegdirektoratet peker på – å knytte terminologien til førerretten fremfor førerkortet, som bare er bevis for førerretten.

At inndragningsbegrepet er innarbeidet, må sies å være uten betydning når den foreslåtte reformen uansett innebærer at reaksjonen for fremtiden vil bli ilagt av domstolene, jf. punkt 5.1.3. Tvert imot kan det sies å være hensiktsmessig at omleggingen også markeres ved å endre terminologien.

Reaksjonen er i det følgende vanligvis omtalt som «tap av retten til å føre motorvogn» eller bare som «tap av førerretten». Derved får man også frem at det er selve førerretten som går tapt, slik flere av høringsinstansene har påpekt som hensiktsmessig. I tråd med dette har departementet forsøkt å unngå betegnelsen «fører Kortreaksjon», bortsett fra ved omtalen av gjeldende rett.

Noen ganger brukes betegnelsen «motorvogn mv.», fordi reaksjonene i enkelte tilfeller også rela-

terer seg til andre kjøretøy enn motorvogn, jf. vegtrafikkloven § 36.

Kompetansen til å fastsette denne type reaksjoner er ifølge vegtrafikkloven lagt til «politimesteren eller den han gir myndighet». Dette er en av politie-

tatens forvaltningsoppgaver. I praksis utøves myndigheten av de juridisk utdannede embets- og tjenestemennene i politiet, jf. håndhevingsinstruksen punkt 2.4.3. I det følgende omtales denne gruppen for enkelhets skyld som «politiet».

3 Oversikt over gjeldende rett

3.1 Innledning

De gjeldende bestemmelsene om og retningslinjer for bruk av motorvogn og førerkort finnes først og fremst i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven), forskrift 23. februar 1979 nr. 4 om førerkort og førerprøve m.v. (førerkortforskriften) og rundskriv G-102/2000, fastsatt av Justisdepartementet (håndhevingsinstruksen).

3.2 Krav om førerkort

Den som skal føre motorvogn, må som hovedregel ha gyldig førerkort for den aktuelle motorvogngruppen, jf. vegtrafikkloven § 24 og førerkortforskriften § 1. For å få førerkort må en rekke betingelser være oppfylt. Blant annet stilles det krav til alder, helse og førerlighet (vegtrafikkloven § 24 tredje ledd og fjerde ledd annet punktum og førerkortforskriften §§ 8 og 9), til avlagt og godkjent førerprøve (vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd annet punktum og førerkortforskriften kapittel 2), samt normalt til uttalelser fra politiet om at søkeren er godkjent med hensyn til edruelighet og vandel (vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd første punktum og førerkortforskriften § 25 bokstav c).

Den som er over 16 år må ha mopedførerbevis for å føre to-hjuls moped. To-hjuls moped mv. er nå gjort til egen førerkortklasse, jf. førerkortforskriften § 3, men forskriften vil bli endret slik at denne førerkortklassen ikke trer i kraft før Samferdselsdepartementet bestemmer det. Det er derfor fortsatt nødvendig å sondre mellom mopedførerbevis og førerkort.

Ved persontransport mot vederlag må føreren av drosje, rutevogn mv. i tillegg ha kjøreseddel, jf. førerkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav a. Den som skal få utstedt kjøreseddel, må ha fylt 20 år, ha slik vandel at politiet ikke finner ham uskikket til å virke som fører ved persontransport mot vederlag, og oppfylle de nødvendige helsekrav (førerkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav c og d). Kjøreseddelen gjelder for 10 år (bokstav f).

Kompetansen til å utstede førerkort er lagt til den trafikkstasjonen ved Statens Vegvesen (tidligere kalt biltilsynet) der søkeren avla førerprøven, jf.

førerkortforskriften § 29, jf. § 28. Kjøreseddel utstedes av politimesteren på vedkommendes bosted, jf. førerkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav b. Utstedelse av førerkort/kjøreseddel er et enkeltvedtak etter forvaltningsloven.

Førerkort som er utstedt i en annen stat innenfor EØS-området, gjelder i utgangspunktet for kjøring i Norge, jf. vegtrafikkloven § 30 og førerkortforskriften §§ 34 a og 34 b. For førerkort utstedt utenfor EØS-området, gir førerkortforskriften § 35 nærmere regler om når førerkortet er gyldig i Norge.

3.3 Tap og nektelse eller tilbakekall av retten til å føre motorvogn mv.

3.3.1 Innledning

Tap og nektelse/tilbakekall av retten til å føre motorvogn er i hovedsak knyttet til det man tradisjonelt betegner som førerkortreaksjoner. I juridisk teori har man inndelt førerkortreaksjonene i de fire hovedkategoriene nektelse, sperrefrist, beslag og inndragning. Forbudet mot å kjøre førerkortfri motorvogn, jf. vegtrafikkloven § 35, har mange likhetstrekk med førerkortreaksjonene. Det samme gjelder forbud mot bruk av motorvogn etter vegtrafikkloven § 36 nr. 2 og 4. Som følge av endret terminologi, jf. punkt 2.4.3, har ikke sonderingen mellom førerkortreaksjoner og andre reaksjoner samme interesse.

Derimot vil det i det følgende bli sondret mellom tap og nektelse/tilbakekall av retten til å føre motorvogn, jf. også punkt 2.4.3. Til den første gruppen hører de reaksjonene som er en følge av (straffbare) regelovertrедelser (eller mistanke om slike handlinger). Det er dette Sanksjonsutvalget betegner som sanksjoner, jf. punkt 2.4.2. Til den andre gruppen hører de reaksjonene som har sin bakgrunn i at vedkommende mangler de nødvendige egenskapene eller anses uskikket til å få eller beholde retten til å føre motorvogn mv. Dette er utpregede forvaltningsakter på linje med nektelse eller tilbakekall av andre bevillinger, tillatelser og autorisasjoner.

Til den første gruppen hører for eksempel til inndragning av førerkort etter § 33 nr. 1 (unntatt annet ledd annet punktum), tilbakekall av kjøreseddel, jf. førerkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav h annet punktum og fastsetting av sperrefrist etter § 24 a annet ledd. Reaksjonen er i noen tilfeller helt eller delvis lovbundet, jf. for eksempel vegtrafikkloven § 33 nr. 1 første ledd, mens det i andre tilfeller kan være opp til politiets skjønn om vedtaket skal trefes eller ikke, jf. § 33 nr. 1 annet ledd første punktum.

Som nektelse eller tilbakekall av retten til å føre motorvogn regnes for eksempel nektelse av førerkort som ikke står i sammenheng med straffbare handlinger, jf. § 24 fjerde ledd og inndragning av førerkort etter § 34.

Nedenfor gis det først en oversikt over ulike former for tap av føreretten, jf. punkt 3.3.2. Derneft gis det en oversikt over ulike former for nektelse eller tilbakekall av retten til å føre motorvogn (kjøretillatelse), jf. punkt 3.3.3. Som departementet kommer tilbake til senere, står noen av reaksjonen i en mellomstilling mellom de to kategoriene, uten at dette problematiseres i denne omgang. Presentasjonen er gjort kortfattet, fordi det gjøres mer omfattende rede for gjeldende rett i tilknytning til de enkelte punktene i lovforslaget, jf. særlig kapittel 6.

Som det vil gå frem av oversikten, er midlertidige reaksjoner som ledd i etterforskningen, holdt utenfor, siden disse kommer i en mellomstilling. Dette gjelder blant annet § 24 a tredje ledd om midlertidig sperrefrist og § 33 nr. 5 om beslag, jf. også førerkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav i om tilsvarende reaksjoner når det gjelder kjøreseddel.

3.3.2 Ulike former for tap av føreretten

Vegtrafikkloven § 33 nr. 1 første ledd gir hjemmel for en prikkbelastningsordning som foreløpig ikke er satt i verk. Ordningen vil i korte trekk gå ut på at den som blir ilagt straff eller domfelt for nærmere angitte vegtrafikkovertridelser, vil bli registrert med inntil to prikker, jf. Ot.prp. nr. 71 (2001–2002) Om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (prikkbelastning av førerkort) s. 2. Dersom det registreres minst 8 prikker i løpet av en treårsperiode, skal førerkortet som hovedregel inndras i seks måneder. Se nærmere om dette i punkt 6.3.1.

Vegtrafikkloven § 33 nr. 1 annet ledd er den mest alminnelige og mest omfattende hjemmel for inndragning av førerkort. Bestemmelsens *første punktum* gir politiet hjemmel til å treffe vedtak om slik inndragning dersom innehaveren blir ilagt straff eller domfelt for en straffbar handling, og hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hen-

syn ellers krever det. Inndragningen kan gjelde for en nærmere fastsatt tid eller for alltid. Se nærmere om dette i punkt 6.2.1.

Vegtrafikkloven § 33 nr. 2 og nr. 4 første ledd (med unntak av bokstav b og fjerde punktum) hjemler en plikt for politiet til å inndra førerkortet for nærmere bestemte minimumsperioder dersom føreren er ilagt straff eller domfelt for overtredelse av § 22 om promillekjøring og etterfølgende alkoholytelse.

Vegtrafikkloven § 33 nr. 4 annet ledd fastsetter at førerkortet skal inndras for alltid dersom innehaveren ved bruk av motorvogn har voldt eller medvirket til trafikkuhell, og vedkommende blir ilagt straff eller domfelt for å ha unnlatt å overholde hjelpeplikten etter § 12.

Vegtrafikkloven § 24 a annet ledd om sperrefrist for utstedelse av førerkort innebærer at det må gå en viss tid før den det gjelder, kan få førerkort og dermed rett til å føre motorvogn. Politiet plikter å fastsette sperrefrist dersom vedkommende blir ilagt straff eller domfelt for overtredelse som ville ha ført til inndragning av førerkort for en viss minstetid eller for alltid etter tvingende regler i § 33. Sperrefristen skal ikke settes kortere enn den inndragningstiden som i tilfelle skulle ha vært fastsatt etter vedkommende bestemmelse i § 33 nr. 2 til 4. Se nærmere om dette i punkt 6.7.1.

Førerkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav h annet punktum gir politiet hjemmel til å tilbakekalle kjøreseddelen dersom føreren er ilagt straff for overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av samferdselsloven, pliktavholdsloven eller vegtrafikkloven, og allmenne hensyn tilsier en slik reaksjon. Tilbakekallingen kan gjelde for begrenset tid eller for alltid. Se nærmere om dette i punkt 6.9.1.

Førerkortforskriften § 39 gir politiet hjemmel for at det overfor innehavere av utenlandsk førerkort kan nedlegges kjøreforbud og at førerkortet kan tas i forvaring. I den utstrekning dette skjer som følge av en straffbar handling, er dette å betegne som tap av førerett, men ikke ellers. Se nærmere om dette i punkt 6.6.1.

3.3.3 Ulike former for nektelse/tilbakekall

Vegtrafikkloven § 24 (tredje og fjerde ledd, jf. førerkortforskriften §§ 8 og 9 fastsetter vilkårene for å kunne erverve førerkort, og setter blant annet krav til helse, vandel og edruelighet. Dersom vilkårene ikke er oppfylt, vil vedkommende bli nektet førerkort. Se nærmere om dette i punkt 6.5.1.

Vegtrafikkloven § 24 a første ledd fastsetter en automatisk sperrefrist for utstedelse av førerkort til dem som kjører motorvogn uten gyldig førerkort.

Grunnlaget for sperrefristen er også her et straffbart forhold, og reaksjonen har derfor et element av sanksjon ved seg. Etter departementets oppfatning er det imidlertid vel så nærliggende å rubrisere den som et grunnlag for nektelse. Se nærmere om reaksjonen i punkt 6.7.1.

Vegtrafikkloven § 33 nr. 1 annet ledd annet punktum og *§ 34* gir politiet hjemmel til å inndra førerkortet dersom førerensandel eller edrueighet er slik at han ikke anses skikket til å føre motorvogn. Begrepene skal forstås på samme måte som i § 24, jf. foran. Se nærmere om dette i punkt 6.2.1.

Førerforkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav c gir politiet hjemmel til å nekte å utferdige kjøreseddel dersom vedkommendesandel gjør ham uskikket til å drive personbefordring mot vederlag. Se nærmere om dette i punkt 6.9.1.

Førerforkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav h første punktum gir politiet hjemmel til å tilbakekalle en kjøreseddel hvis innehaveren ikke er skikket til å drive personbefordring mot vederlag. Se nærmere om dette i punkt 6.9.1.

Førerforkortforskriften § 39 om kjøreforbud og forvaring av utenlandske førerkort hører med under opplistingen her, i den utstrekning kjøreforbudet ikke nedlegges som følge av en straffbar handling, jf. punkt 3.3.2. Se nærmere om dette i punkt 6.6.1.

3.4 Klageadgang mv.

Politiets vedtak om førerkortreaksjoner er enkeltvedtak etter forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav a og b. Dette innebærer at vedtaket skal begrunnes, jf. forvaltningsloven § 24. Rettighetshaveren må normalt også gis forhåndsvarsel, jf. forvaltningsloven § 16 og håndhevingsinstruksen punkt 2.2.4.

For beslag av førerkort og kjøreseddel, jf. vegtrafikkloven § 33 nr. 5 og førerkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav i, gjelder imidlertid særlige regler, siden dette er vedtak av midlertidig karakter som treffes under etterforskningen i en straffesak, jf. punkt 6.9.1 og 8.3.1. For eksempel kan normalt forhåndsvarsel unnlates, jf. forvaltningsloven § 16 tredje ledd bokstav a og håndhevingsinstruksen punkt 2.2.2.

Vedtak om førerkortreaksjoner kan videre påklages etter reglene i forvaltningsloven §§ 28 flg. Klagefristen er som hovedregel 3 uker, jf. § 29 første ledd. Politidirektoratet er klageinstans for vedtak som treffes av politiet, mens Vegdirektoratet er klageinstans for vedtak som treffes av vegkontorene, jf. førerkortforskriften § 40 nr. 2. Vegdirektoratet er

også klageinstans når det gjelder vedtak om bruksforbud etter vegtrafikkloven § 36 nr. 2 bokstav a og b, jf. § 39 sjette ledd.

Vegtrafikkloven § 39 oppstiller enkelte særregler. Ifølge første, jf. femte ledd, gjelder det ingen klagefrist i saker om inndragning av førerkort etter § 33 eller om sperrefrist etter § 24 a annet ledd. Etter praksis nedfelt i håndhevingsinstruksen punkt 2.8.2 gjelder det heller ikke noen klagefrist for vedtak etter § 34 om inndragning mv. av særlige grunner eller etter § 35 om forbud mot å kjøre førerkortfri motorvogn.

For beslag av førerkort og kjøreseddel gjelder det også særregler, jf. foran. Ettersom lovens ordning er at tingretten prøver vedtaket, jf. punkt 6.9.1 og 8.3.1, er det antatt at klage til Politidirektoratet er utelukket i de tre ukene som politiet har rett til å holde førerkortet/kjøreseddelen beslaglagt uten innehaverens samtykke. Etter gjeldende rett er det noe usikkert i hvilken grad det er klageadgang til Politidirektoratet etter at tingretten har gitt sitt samtykke til fortsatt beslag.

Forvaltningsvedtaket som fastsetter en førerkortreaksjon, kan på vanlig måte også angripes ved å prøve lovligheten av det for domstolene. Departementets inntrykk er at denne muligheten sjelden benyttes i praksis. Hvorvidt en førerkortreaksjon blir ilagt, beror da også for en stor del på avveininger som ikke kan prøves av domstolene. Domstolene kan uansett ikke overprøve politiets eller direktoratets vurdering av hva som er en hensiktsmessig avgjørelse innenfor lovens rammer, det vil si det såkalte forvaltningsskjønnet, jf. Ot.prp. nr. 52 (1967–68) Om lov om endring i vegtrafikklov av 18. juni 1965 s. 10. Vedtaket kan også klages inn for Sivilombudsmannen.

Forvaltningens omgjøringsadgang reguleres i utgangspunktet av forvaltningsloven § 35, men også her har vegtrafikkloven § 39 særregler. Paragraf 39 annet ledd gir klageinstansen (det vil si Politidirektoratet, jf. foran) hjemmel til å gripe inn av eget tiltak og *forlenge* den fastsatte inndragningstiden. Det samme gjelder i forhold til en vedtatt sperrefrist etter § 24 a annet ledd, jf. § 39 femte ledd. Som hovedregel må melding om forlengelsen være sendt vedkommende innen 3 måneder etter at det opprinnelige vedtaket ble fattet.

Forvaltningen har på den annen side også hjemmel for omgjøring *til gunst* for den vedtaket går ut over, jf. punkt 7.1 om etterfølgende forhold.

3.5 Forholdet til den europeiske menneskerettskonvensjon (EMK)

Høyesterett avsa 11. oktober 2002 dom i en sak der hovedspørsmålet var om et vedtak om inndragning av førerkort for motorvogn etter straffedom for etterfølgende alkoholnyttelse, jf. vegtrafikkloven § 33 nr. 2, var ugyldig som stridende mot forbudet mot dobbeltstraff i artikkel 4 nr. 1 i Protokoll 7 til Den europeiske menneskerettskonvensjon (EMK). Dommen er inntatt i Rt. 2002 s. 1216.

På bakgrunn av praksis fra Den europeiske menneskerettsdomstolen (EMD) fant Høyesterett at inndragningen måtte regnes som straff i forhold til Protokoll 7 artikkel 4 nr 1 til EMK. Ettersom inn-

dragningen ble sett på som en del av reaksjonsfastsettelsen i straffesaken, var det imidlertid ikke i strid med forbudet mot dobbeltstraff at reaksjonsfastsettelsen først ble fullført etter at domfellelsen var rettskraftig.

Høyesterett la til grunn at den etterfølgende sanksjonen (inndragningen) må være alminnelig kjent og bli gjennomført i rimelig tid etter domfellelsen, for ikke å være i strid med forbudet mot dobbeltstraff.

Hvorvidt tilsvarende konklusjoner må legges til grunn for etterfølgende vedtak om inndragning av førerkort som bygger på et annet grunnlag enn vegtrafikkloven § 33 nr. 2, tok Høyesterett ikke nærmere stilling til.

4 Oversikt over utenlandsk rett

På bakgrunn av det internasjonale arbeidet på strafferettens område generelt – og vegtrafikkrettens område spesielt – vil det i det følgende bli gitt en oversikt over rettsstilstanden i de andre nordiske landene og dessuten i England, Tyskland og Nederland, jf. også Ot.prp. nr. 71 (2001–2002) Om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (prikkbelastning av førerkort) s. 6–7 med hensyn til prikkbelastningssystem.

4.1 Sverige

Sverige opererer også med fire førerkortreaksjoner (i snever forstand): Nektelse, sperrefrist (spærrtid), inndragning (återkall) av førerkort (også midlertidig) og advarsel (varning). De svenske bestemmelsene om førerkortreaksjoner finnes hovedsaklig i körkortslagen av 1998 (SFS 1998:448) (KKL), körkortsförordning av 1998 (SFS 1998:980) (KKF) og trafikbrottslagen av 1951 (SFS 1951:649) (TBL).

KKL 3 kap. 2 § fastsetter som vilkår for å inneha førerkort at en person anses egnet for å ha førerkort (körkortstillstånd). Vilkårene prøves av länsstyrelsen, jf. KKL 7 kap. 2 §, og innebærer blant annet at vedkommende kan *nektes* körkortstillstånd (som igjen er en forutsetning for utstedelse av førerkort) etter en edruelighets- og ansvarlighetsvurdering. Beslutningen kan påklages til länsretten, som er en alminnelig forvaltningsdomstol, jf. 8 kap. 1 §.

Svensk rett synes ikke å ha noen bestemmelse tilsvarende vegtrafikkloven § 24 a. I stedet brukes reaksjonen *sperrefrist* i en annen sammenheng, løstrevet fra kravet til ilagt straff, jf. KKL kap. 3 § 9. Bestemmelsen lyder: «Om det vid prövning av ansökan om förhandsbesked eller körkortstillstånd finns hinder mot att meddela körkortstillstånd på grund av sökandens personliga förhållanden, skall en tid bestämmas före vars utgång körkort inte får utfärdas (spærrtid). Spærrtiden skall vara lägst en månad och högst tre år».

Länsstyrelsen treffer beslutningen, jf. KKL 7 kap. 2 §. Vedtaket kan påklages til länsretten, jf. 8 kap. 1 §.

KKL 5 kap. gir regler om de egentlige førerkor-

treaksjonene (körkortsingripande) og i 3 § angis åtte grunnlag som skal medføre *inndragning* av førerkort. I tilfeller hvor grunnlaget for inndragningen er en straffbar handling, er følgende prinsipp nedfelt i KKL 5 kap. 1 §, 2 stk.: «Ett körkortsingripande med anledning av brottslig gärning skall när det gäller frågan om brott föreligger grunda sig på en lagakraftvunnen dom, ett godkänt strafföreläggande, ett godkänt föreläggande om ordningsbot eller ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. rättegångsbalken eller motsvarande bestämmelse i annan författning.»

Inndragningen er som hovedregel ubetinget, men kan være betinget under visse forutsetninger, jf. 5 kap. 12 §. Inndragningen må ses i sammenheng med en eventuell fastsetting av en sperrefrist, som i denne sammenheng angir perioden der et førerkort ikke kan utstedes. Der medisinske årsaker har resultert i inndragningen, fastsettes ingen sperrefrist. I andre tilfeller skal det fastsettes en sperretid mellom 1 mnd og 3 år, jf. KKL 5 kap. 6 §. Søknad om körkortstillstånd kan inngis tidligst 6 mnd før fristen går ut (og behandles tidligst 2 mnd før), jf. KKL 3 kap. 2 § jf. 5 kap. 13–14 §§. Länsstyrelsen treffer beslutningen, jf. KKL 7 kap. 2 §. Vedtaket kan påklages til länsretten, jf. 8 kap. 1 §.

I SOU 2000:26 Körkortsingripanden foreslås inndragning som følge av straffbare handlinger (KKL 5 kap. 3 § nr. 1–4) overført til straffeprosessen, og det antas i den svenske utredningen at den nåværende ordningen ikke er helt forenlig med 7. tilleggsprotokoll til EMK artikkel 4 (forbudet mot dobbeltstraff). I den forbindelse foreslås innført en ny førerkortreaksjon, förarförbud, som skal erstatte inndragningsreaksjonen når denne forutsetter en straffbar handling. Dette innebærer at det vil være domstolene som nedlegger förarförbud, eller politiet gjennom et forelegg (strafföreläggande).

Ved mindre grove overtredelser kan en *advarsel* erstatte inndragning, dersom «varningen av särskilda skäl kan anses vara en tillräcklig åtgärd», jf. KKL 5 kap. 9 §. Länsstyrelsen treffer beslutningen, jf. KKL 7 kap. 2 §. Vedtaket kan påklages til länsretten, jf. 8 kap. 1 §.

I SOU 2000:26 Körkortsingripanden foreslås advarselinstituttet opphevet og i stedet erstattet med et prikkbelastningssystem, jf. Ot.prp. nr. 71 (2001–

2002) s. 7. Etter forslaget vil det være domstolene som illegger prikker, eventuelt politiet gjennom et forelegg (strafföreläggande).

Dersom en førerkortinnehaver viser tydelige tegn på å være beruset, kan politiet/påtalemyndighet *beslaglegge* førerkortet umiddelbart (omhåndertagande av körkort), jf. KKL 5 kap. 7 § (19.000 tilfeller i 1998). Det samme gjelder dersom det er sannsynlig at førerkortet vil bli inndratt pga. utvist grov hensynsløshet i trafikken, jf. KKL 5 kap. 3 §. Under visse forutsetninger kan vedkommende fortsette kjøringen i inntil 48 timer. Beslag kan ikke påklages. Men beslutningen skal oversendes länsstyrelsen innen 48 timer, som enten fatter beslutning om beslag (interimistiskt återkall) eller opphever beslaget (1000 saker i 1998). Länsstyrelsen kan også ellers fatte beslutning om beslag til saken blir avgjort etter KKL 5 kap. 5 §, når det er sannsynlig at førerkortet vil bli inndratt. Beslutningen om beslag kan påklages til länsrätten, dersom länsstyrelsen ikke omgjør sin beslutning.

Når et førerkort blir inndratt, skal også kjøreseddelen, normalt i samme tidsperiode, jf. yrkestrafikklagen av 1998 (SFS 1998:490) § 9.

4.2 Danmark

Danmark opererer med et tosporet system når det gjelder førerkortreaksjoner: Inndragning av førerrett og frakjennelse av førerrett (også midlertidig). I tillegg brukes bl.a. nektelse, jf. 4.3.2. Dansk rett har ingen bestemmelse om sperrefrist som vegtrafikkloven § 24 a. De danske bestemmelsene om førerkortreaksjoner finnes hovedsaklig i færdselsloven av 1976 (færdselsloven), Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 425 av 1. juni 1992 om kørekort og Justitsministeriets cirkulære nr. 70 av 1. juni 1992 om kørekort.

Politiet kan under henvisning til manglende edruelighet *nekte* å utstede førerkort etter færdselsloven § 56 stk. 3 (0 tilfeller i 1996). Nektelsesspørsmålet kan bringes inn for domstolene. Tidligere straffedommer eller vandel for øvrig kan ikke utgjøre nektelsesgrunnlag.

Etter færdselsloven § 60 kan politiet *inndra* førerretten «hvis den pågældende ikke længere oppfyller betingelserne for å få kørekort». Dette vil typisk kunne skje dersom innehaveren ikke lenger oppfyller de medisinske eller kunnskapsmessige krav for å inneha førerkort.

Videre kan manglende edruelighet og unnlatelse av å medvirke til nødvendige undersøkelser føre til inndragning, som enten kan være betinget eller

ubetinget. Bestemmelsen inneholder regler om gjenerverv av førerkortet, blant annet om en «orienterende køreprøve». Inndragningsavgjørelsen kan prøves for domstolene.

Færdselsloven §§ 125 flg. har regler om *frakjennelse* av førerretten, dvs. retten til å føre bil, motorsykkel, traktor mv. Frakjennelsen kan være ubetinget (typisk mer enn 1.20 i promille) eller betinget (typisk mellom 0.80 og 1.20 i promille). Etter færdselsloven § 119 skal saker om frakjennelse av førerrett behandles i straffeprosessuelle former (etter retsplejeloven) av den domstol som behandler straffekravet for den overtredelse som foranlediger frakjennelsen. Anke har ikke oppsettende virkning, jf. § 131. Etter det departementet kjenner til er det ca. 13.000 frakjennelsessaker i året. Både betinget og ubetinget frakjennelse kan ved visse straffbare handlinger vedtas i forelegg. Færdselsloven § 132 inneholder regler om gjenerverv av førerkortet før fristutløp. Spørsmålet skal bringes inn for domstolene.

Etter færdselsloven § 130 kan politiet inndra førerretten *midlertidig*, dersom politiet skjønner «at betingelserne for ubetinget frakjennelse af førerretten foreligger». Man foregriper altså den senere frakjennelsen i dom eller vedtatt forelegg. Om sannsynlighetskravet er det uttalt at «kun i klare tilfælde, hvor prognosen er sikker, kan der skrides til inddragelse». Beslutningens gyldighet er ikke begrenset i tid, men kan prøves av domstolene. Domstolen kan prøve alle sider av beslutningen.

Det er noe uklart om den danske straffeloven § 79 gir hjemmel for å frakjenne retten til å føre moped, traktor og motorredskap som føres av gående. Dansk rettspraksis viser ellers at slike vilkår er blitt inntatt i betinget dom, jf. straffeloven § 57. Den danske motorloven av 1921 hadde et alternativ til frakjennelse av førerkort i § 34, nemlig en hjemmel for å nedlegge forbud mot bruk av den aktuelle motorvognen som var anvendt til den straffbare handlingen. Hjemmelen ble opphevet ved motorloven av 1927 som overflødig, lite benyttet i praksis og samfunnsøkonomisk uheldig. Retten til ervervsmessig personbefordring – som svarer til den norske ordningen med kjøreseddel – kan bare frakjennes i overensstemmelse med reglene i straffeloven § 79, mao. i forbindelse med straffesaken.

4.3 Finland

Finland opererer etter det departementet kjenner til med én førerkortreaksjon: Kjøreforbud (også midlertidig) som innebærer at førerretten bortfaller.

De finske bestemmelsene om førerkort står hovedsaklig i den finske vegtrafikkloven. I 75 § angir den en rekke grunnlag som kan eller skal medføre kjøreforbud. Kompetansen er delt: Når det gjelder de grunnlag som skal medføre kjøreforbud (promillekjøring og grove overtredelser av trafikksikkerheten), er kompetansen lagt til den domstolen som behandler straffesaken. Domstolene behandler ca. 20.000 tilfeller i året. I alle andre tilfelle, blant dem spørsmål om skikkethet, er kompetansen lagt til politiet (etter at saken er rettskraftig avgjort). Dette utgjør ca. 14.000 tilfeller i året. Kjøreforbudet kan påklages til en forvaltningsdomstol, eller i noen tilfeller bringes inn for de alminnelige domstoler.

Etter den finske vegtrafikkloven 76 § kan politiet fatte en midlertidig avgjørelse om kjøreforbud, dersom det er sannsynlig at føreren har gjort seg skyldig i promillekjøring eller grove overtredelser av trafikksikkerheten. Det samme gjelder om det er åpenbart at kjøreferdighetene er så svekket at fortsatt kjøring utgjør en vesentlig fare for medtrafikantene. Beslutningen kan påklages til forvaltningsdomstolen.

4.4 Storbritannia

I Storbritannia gjelder et tosporet system: Førerkort kan for det første *inndras administrativt* av en sentral førerkortmyndighet – Driver and Vehicle Licensing Agency – typisk pga. sykdom eller alder. Førerkortreaksjoner som følge av straffbare handlinger skjer i form av kjøreforbud (disqualification) eller prikkbelastning (penalty points). Reaksjonene er regulert i Road Traffic Offenders Act (1988) og Road Traffic Act (1991).

Hvis det straffbare forholdet avgjøres ved forelegg (conditional offer of fixed penalty), skal førerkortinnehaveren levere inn sitt førerkort til retten som avgjør førerkortreaksjonsspørsmålet. Er det

aktuelt med prikkbelastning, beslutter retten dette. Er det derimot aktuelt med kjøreforbud, utleveres førerkortet (i tillegg til eventuelt innbetalt forelegg) og politiet varsles. Deretter blir det straffbare forholdet og kjøreforbudet gjenstand for alminnelig domstolsbehandling.

I visse tilfelle kan retten under behandlingen av det straffbare forholdet og kjøreforbudet fatte en *midlertidig beslutning* om kjøreforbud i inntil seks måneder. Verken politiet eller påtalemyndigheten er gitt kompetanse til å beslaglegge førerkortet e.l. til straffesaken er avgjort.

4.5 Tyskland

I Tyskland gjelder også et tosporet system: Førerkort kan for det første *inndras administrativt* av de tyske førerkortsmyndighetene, typisk pga. sykdom eller alder. Beslutningen kan påklages til en forvaltningsdomstol. Inndragning som følge av straffbare handlinger kan også skje i *straffeprosessuelle former*, av den domstol som behandler straffesaken, jf. Strafgesetzbuch § 69. Inndragningen anses ikke for å være straff, men besluttet av hensyn til trafikksikkerheten. Imidlertid kan domstolen (som behandler straffesaken) i stedet nedlegge kjøreforbud, som anses som en tilleggstraff, dersom vedkommende dømmes til bøter eller fengsel for overtredelsen jf. Strafgesetzbuch § 44. Kjøreforbudet innebærer ikke at føreren får sitt førerkort inndratt, men han forbys å kjøre i en bestemt periode (1 til 3 måneder). Både inndragning og kjøreforbud kan vedtas ved forelegg, men vedtakelsen må alltid godkjennes av en domstol.

Ved mistanke om alvorlige trafikkovertrедelser, typisk promillekjøring, kan politiet beslaglegge førerkortet. Dersom førerkortinnehaveren ikke samtykker i beslaget, må beslagsspørsmålet bringes inn for en domstol.

5 Bør tap av føreretten avgjøres av domstolene som ledd i behandlingen av straffesaken?

5.1 Forslaget om å overføre kompetansen fra politiet til domstolene

5.1.1 Forslaget i høringsnotatet

Det grunnleggende spørsmålet som departementet tok opp i høringsnotatet, var om kompetansen til å fastsette tap av retten til å føre motorvogn mv. som følge av et straffbart forhold bør overføres fra politiet til domstolene og behandles som ledd i straffesaken. Sentrale argumenter som ble fremholdt til fordel for å legge om systemet, var ønsket om en samordnet reaksjon, den domfeltes behov for en hurtigere og samlet fastsetting av konsekvensene av den straffbare handlingen, en bedre preventiv effekt ved raskere avgjørelser og mer generelt en enda mer betryggende saksbehandling. Til fordel for dagens ordning ble det trukket frem at ordningen er innarbeidet, at en nyordning vil kunne føre til kunstige skiller mellom ulike førerkortreaksjoner og et mer delt ansvar mellom ulike myndigheter, og at en reform kan tenkes å føre til en uheldig merbelastning for domstolene.

Argumentene som taler for å la domstolene avgjøre om en person skal tape retten til å føre motorvogn på grunn av en straffbar handling, ble utdypet slik (jf. notatet side 29 flg.):

«For det første kan ønsket om en mest mulig rasjonell og konsekvent oppbygning av rettssystemet tale for en slik endring. Reaksjoner som regnes som straff, må fastsettes av domstolene, eventuelt av påtalemyndigheten ved forelegg, jf. Grunnloven § 96. Også reaksjoner som ikke er straff, kan ilegges av domstolene, men slike reaksjoner kan også fastsettes av administrative myndigheter.

Formålet med førerkortreaksjoner, som for eksempel inndragning av førerkort, er å bedre trafikksikkerheten ved at førere som utgjør en fare for trafikksikkerheten «tas ut» av trafikken for alltid eller for en nærmere bestemt periode. Dette skiller seg fra formålet med straff (et onde som staten tilføyer en lovovertræder på grunn av en lovovertrædelse, i den hensikt at det skal føles som et onde, jf. Rt. 1977 s. 1207). Rettslig sett har førerkortreaksjoner vært sammenlignet med tilbakekall av forvaltningsrettslige tillatelser som følge av at vilkårene for å inne-

ha dem ikke blir overholdt. Samtidig er enkelte førerkortreaksjoner en rettslig følge av en straffbar handling, og reaksjonen vil ofte oppfattes som et onde på linje med selve straffreaksjonen. Undersøkelser viser at folk flest oppfatter tapet av førerkort som den mest inngripende følgen av den straffbare handlingen, også sett i forhold til eventuell frihetsstraff (jf. NOU 1987: 11 s. 12). Av denne grunn vil inndragning av førerkort og andre førerkortreaksjoner ha en allmennpreventiv og individualpreventiv virkning. Det kan her vises til at straffeloven har regler om rettighetstap som gir adgang til å fradømme en domfelt retten til å utføre en virksomhet eller beskjeftigelse, jf. straffeloven § 29 nr. 2.

En undersøkelse som er foretatt av den svenske Trafikmålskomiteen, viste at over 80% av de spurte mente at en avgjørelse om inndragning av førerkortet burde treffes samtidig som straffen, jf. SOU 1972:70 s. 131 flg. Det kan være naturlig å slutte av dette at en avgjørelse av en domstol om tap av førerkort vil kunne ha større legitimitet enn en avgjørelse som treffes etter dagens ordning. Styrkes legitimiteten, vil det igjen kunne bidra til å styrke den preventive effekten av reaksjonen, slik at trafikksikkerheten øker. Den preventive effekten avhenger også av hvor lang tid som går mellom handling og reaksjon. Jo raskere inndragningen kan finne sted, jo sterkere er både den individualpreventive og allmennpreventive effekten. Slik sett er det en fordel om domstolen avgjør saken samtidig som straffesaken behandles. I de tilfellene det er for spinkelt grunnlag for beslag, men føreren likevel blir domfelt, vil dette også føre til at føreren raskere «tas ut» av trafikken.

Det kan spørres om en reform vil gi mulighet til bedre å samordne straffe- og førerkortreaksjonen, slik at den samlede reaksjonen blir rimelig. Etter dagens ordning kan bare inndragningstiden påvirkes av straffen, ettersom straffen alltid er fastsatt når inndragningsvedtaket fattes. Domstolene har på sin side ikke noe inndragningsvedtak å forholde seg til i straffutmålingen. Betydningen av dette må likevel ikke overdrives, ettersom det må antas at domstolene tar et visst hensyn til den kommende førerkortreaksjonen når straffen fastsettes, jf. Ot.prp. nr. 65 (1987–88) s. 35. Like fullt vil en endring gi bedre muligheter til å fastsette en samordnet og rimelig reaksjon.

En samtidig domstolsbehandling vil dessuten kunne føre til at den underliggende straffbare handlingen og gjerningsmannens personlige forhold blir bedre belyst når inndragningsspørsmålet blir behandlet. Domstolen får gjennom behandlingen av straffesaken mer inngående kjennskap til lovovertrедelsen og gjerningsmannens personlige forhold enn en politilembetsmann, som bare har dokumentene å bygge på. En reform sikrer i større grad at omstendigheter som legges til grunn for det strafferettslige ansvaret, også er kjent ved behandlingen av førerkortreaksjonen.

En samtidig domstolsbehandling vil videre kunne øke forutberegneligheten for den saken gjelder. Han vil på et tidligere tidspunkt enn i dag få en samlet oversikt over konsekvensene av den straffbare handlingen.

Også mer generelle rettsikkerhetsbetraktninger kan tale for en reform. Riktignok er det lagt til grunn at dagens ordning oppfyller de rettsikkerhetskrav som må stilles, jf. Ot.prp. nr. 65 (1987–88) s. 35. Det ble i den forbindelsepekt på at håndhevingsinstruksen gir relativt konkrete retningslinjer og lite rom for skjønn. Etter departementets syn oppfyller dagens ordning fortsatt de minstekrav som må stilles til rettsikkerhet. Men rettsikkerhet er et grads-spørsmål. Tap av førerkort fremstår for mange som så inngripende at straffeprosessens rettsikkerhetsgarantier kan være på sin plass.

En endring kan medføre samfunnsøkonomiske gevinster, blant annet ved at mange saker formentlig vil bli avgjort ved forelegg. De økonomiske og administrative virkningene av en reform er imidlertid komplekse, jf. kapittel 6 nedenfor.

Også hensynet til et effektivt internasjonalt samarbeid på området kan tale for en reform, jf. SOU 2000:26 s. 153. Domstolsbehandling av inndragningsspørsmålet er den vanligste ordningen i vestlige land. Endringer på området går i retning av overføring av kompetansen fra administrative organer til domstolene, jf. for eksempel om Tyskland og Finland i kapittel 4 ovenfor. Norge er det eneste landet i Norden som lar inndragning av førerkort avgjøres av politiet. Å endre på dette vil dessuten bidra til å oppfylle Europarådets resolusjon 1971:28, som anbefaler medlemslandene å la inndragning av førerkort avgjøres av den domstolen som behandler straffesaken.»

Etter dette gikk departementet gjennom hvilke ulemper en kompetanseoverføring kan tenkes å få:

«Det er likevel enkelte hensyn som taler for å beholde dagens ordning. Det skyldes ikke bare at den er vel innarbeidet. Å la domstolene avgjøre førerkortreaksjoner som følge av straffbare

handlinger, mens politiet fortsatt skal håndheve annen inndragning, jf. vegtrafikkloven § 34, fører til at ansvaret blir delt. En ordning med delt ansvar blir mer komplisert, og det er ikke uten videre klart hvilke reaksjoner en nyordning skal omfatte, jf. 5.3 nedenfor. Et delt ansvar kan føre til samordningsproblemer, for eksempel der inndragning både er aktuelt etter vegtrafikkloven §§ 33 og 34.

Det har blitt anført at en omlegging vil føre til et stivere og strengere system enn i dag, jf. flertallet i NOU 1981: 13 s. 31. Det siktes særlig til at domstolsbehandling vil gjøre det vanskeligere å sette ned inndragningstiden på grunn av forhold som inntreffer etter domsavsigelsen. Forslaget i høringsnotatet her er imidlertid utformet slik at det fortsatt vil være mulig å få nedsett inndragningstiden på grunn av etterfølgende forhold, jf. 5.5 nedenfor.

Merbelastning for domstolene har i flere utredninger blitt brukt som et tungtveiende moment mot å la domstolene fastsette førerkortreaksjonen, jf. for eksempel NOU 1987: 11 og Ot.prp. nr. 65 (1987–88) s. 35. Strukturutvalget (NOU 1999: 22 s. 63) uttaler på sin side at frykten for at en reform vil påføre et betydelig merarbeid for domstolene, er overdrevet. Utvalget viser til at de fleste sakene gjelder fartsovertrедelser, som i hovedsak avgjøres ved forelegg. I slike saker kan tap av førerkort avgjøres ved det samme forelegget, noe som vil forenkle saksbehandlingen hos politiet, og ikke føre til merbelastning for domstolene. Utvalget mener det er liten grunn til å tro at færre vil vedta forelegg selv om forelegget også fastsetter inndragningstiden for førerkortet. I sakene som ikke avgjøres ved forelegg, må domstolene avgjøre førerkortspørsmålet, men Strukturutvalget legger til grunn at dette ikke vil påføre domstolene noe særlig merarbeid.

Strukturutvalgets utredning har vært på høring, og et stort flertall av domstolene stilte seg, i likhet med Dommerforeningen, positive til forslaget om domstolsbehandling av førerkortinndragning (jf. St.meld. nr. 23 (2000–2001) s. 44). Få domstoler går nærmere inn på hvor stor en merbelastning kan tenkes å bli. Dommerforeningen uttaler at merbelastningene uansett ikke vil bli så omfattende at den kan begrunne at dagens ordning opprettholdes. At en merbelastning vil være relativt beskjeden, er også lagt til grunn i NOU 1981: 8 s. 56.

Departementet går noe nærmere inn på spørsmålet om merbelastningen for domstolene i kapittel 6 nedenfor, og ber for øvrig domstolene som uttaler seg om forslaget i høringsnotatet her, om å være særskilt oppmerksomme på spørsmålet.

I NOU 1981: 13 s. 30 ble det uttalt at domstolsbehandling av førerkortspørsmålet kan

svekke reaksjonens betydning for trafikksikkerheten, fordi domstolene ikke kan instrueres i sin fastsettelse av reaksjonen. Departementet mener imidlertid at dette argumentet ikke kan tillegges noen vekt. En reform kan inkludere en forskrift med detaljerte anvisninger på hvor lenge førerkortet skal tapes, og andre sider ved forslaget (særlig en hurtigere avgjørelse) kan føre til en sterkere preventiv effekt, jf. 5.2.2 foran.»

Departementets syn før høringen var at de beste grunner taler for å overføre kompetansen til domstolene. Departementet antok at den økte arbeidsbelastningen for domstolene vil ha et begrenset omfang, og at den uansett i stor grad vil oppveies av at en god del av sakene vil bli avgjort ved forelegg, jf. høringsnotatet s. 33:

«Av motargumentene er det særlig merbelastningen for domstolene som tradisjonelt har blitt anført som et argument som kan tale mot en endring. Hvor stor vekt dette argumentet skal ha, henger selvsagt nært sammen med hvor stor merbelastningen vil bli, og om dette hersker det en viss usikkerhet. ... Etter departementets oppfatning vil den økte arbeidsbelastning for domstolene ha et begrenset omfang, og uansett i stor grad oppveies av at en god del av sakene vil bli avgjort ved forelegg, jf. også NOU 1984: 12 s. 30, NOU 1987: 11 s. 98 og NOU 1999: 22 s. 98. Slik saken står før høringen, er argumentene for en endring uansett så tungtveiende at merbelastningen for domstolene skal være betydelig før dette kan bringe spørsmålet i en annen stilling.»

5.1.2 Høringsinstansenes syn

Av de høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet, går *Oslo og Troms politidistrikter* imot forslaget om å la domstolene fastsette tap av retten til å føre motorvogn som følge av en straffbar handling. Forslaget blir uttrykkelig støttet av *Borgarting, Agder, Gulating og Frostating lagmannsretter, Varde tingrett, riksadvokaten, Hordaland statsadvokatembeter, Politidirektoratet, Asker og Bærum, Rogaland, Vestfold og Østfold politidistrikter, Utrykningspolitiet (UP), Den norske Dommerforening, Buskerud, Hedmark og Sogn og Fjordane vegkontor, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, Finansnæringens Hovedorganisasjon, Lastebileiernes Forening, LO, NAF, Norges Lastebileier-Forbund, Norges Taxi-forbund, Norges Turbileierforbund, Norsk Transportarbeiderforbund, Trygg Trafikk, Yrkestrafikkforbundet og Sanksjonsutvalget. Agder politidistrikt har «ingen prinsipielle innvendinger».*

Høringsinstansene har i hovedsak sluttet seg til de argumentene som departementet har trukket

frem til fordel for en omlegging av systemet, og har funnet fordelene mer tungtveiende enn ulempene ved en eventuell omlegging, jf. punkt 5.1.1 foran. Når det gjelder andre reaksjonstyper enn tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn, er menningene derimot delte. Departementet kommer tilbake til dette i kapittel 6. Her begrenses fremstillingen til synspunkter på om i det minste avgjørelsene av om føreretten skal tapes, bør overføres fra politiet til domstolene.

Sanksjonsutvalget – som *riksadvokaten* har sluttet seg til – mener at hensynet til samordning av sanksjonene og hensynet til domfelte tilsier «at straff og førerkortreaksjon fastsettes samtidig av samme organ». Derimot kan utvalget vanskelig se at hensynet til rettssikkerheten har særlig vekt:

«Når først skyldspørsmålet er avgjort, er det etter praksis lite rom for skjønn ved fastsettelsen av førerkortsanksjonen. Dette gjelder både for spørsmålet om sanksjonen skal ilegges og varigheten av rettighetstapet, jf. høringsnotatet side 16 og 43. I stor grad dreier det seg om en regelbundet avgjørelse. Til sammenligning nevnes at ved vedtak som ikke er en sanksjon, for eksempel nektelse av førerkort på grunn av manglende edruelighet eller vandel (jf. vegtrafikkloven § 24 og høringsnotatet side 35), er forvaltningens prøving atskillig mer omfattende både ved at den her må vurdere faktum og ved at det er større rom for skjønn ved vurderingen av om nektelse bør skje. Når man er utenfor sanksjonsområdet, er det imidlertid ikke aktuelt å overføre kompetansen til domstolene.»

Noen andre høringsinstanser fremhever derimot hensynet til rettssikkerheten som ett av flere momenter som tilsier en omlegging av systemet. *Østfold politidistrikt* mener at den foreslåtte endringen vil føre til at man får «en hurtig og samlet fastsettelse av konsekvensene av den straffbare handling hvor rettssikkerheten må antas å bli ytterligere styrket i forhold til den gjeldende ordning». Også *Den norske Dommerforening* og *LO* viser til at det ut fra rettssikkerhetshensyn vil være en fordel å legge avgjørelsen til domstolene. *LO* peker i tillegg på at domstolsbehandling er bedre egnet til å belyse gjerningspersonens personlige forhold, og at det bedrer forutberegneligheten. *Lastebileiernes Forening* mener at erfaringene fra dagens praksis tilsier at domstolsbehandling vil gi større rettssikkerhet fordi det sikrer likebehandling i større grad enn dagens ordning.

Norges Taxiforbund fremhever at en overføring vil styrke den enkeltes rettssikkerhet og medføre et bedre grunnlag for vurdering av om retten til å føre motorvogn bør tapes, fordi det vil skje en umid-

delbar bevisføring. *Yrkestrafikkforbundet* mener at en slik lovendring vil styrke sjåførenes rettssikkerhet ved at man får en samordnet reaksjon hvor reaksjonens varigheten ses i forhold til straffen som idømmes, og uttaler videre:

«Det er vår oppfatning at domstolene er mer egnet til å utøve skjønn i denne type saker enn hva politiet er. Dette baserer vi på vår erfaring med at domstolene ved forhørsrettsbehandling av førerkortbeslag foretar en konkret hensiktsmessighetsvurderingen av førerkortbeslaget, mens politiet svært ofte unnlater å foreta denne vurderingen, og istedenfor forholder seg slavisk til de angitte inndragningsrammer i håndhevingsinstruksen. For yrkessjåfører oppleves inndragningen av førerkortet som den reaksjonen som rammes hardest. Det er derfor viktig at sjåførene får en realitetsprøving også av denne siden av saken.»

Solør tingrett mener at «[h]ensynet til kontradiksjon vil være lettere å ivareta ved domstolbehandling». Samtidig fremholder tingretten at også et godt bemannet og profesjonelt forvaltningsorgan vil være en «fullt akseptabel løsning», særlig der vedtakene har et standardisert preg og praksis gir lite rom for individuelle variasjoner. *Vardø tingrett* påpeker at tap av retten til å føre motorvogn vanligvis er den reaksjon som opptar den siktede mest, og at en samlet reaksjon synes å være riktig. Videre uttaler tingretten at:

«[g]jennom ordning med forhørsrettens prøving av førerkortbeslag etter vegtrl. § 33 nr 5 gis det allerede i dag et skinn av at det er retten som bestemmer inndragningstiden. At retten faktisk avgjør spørsmålet om inndragning styrker legitimiteten. Dette er mest pedagogisk og antas å ha størst preventiv effekt.»

Videre påpeker tingretten at en rettslig behandling av det samlede reaksjonsspørsmålet «lettere vil fange opp tilfeller der det foreligger særlige grunner for å fravike den relativt skjematiske praksis for inndragningstid og straffereaksjon.»

Rogaland politidistrikt legger mest vekt på at en ny ordning vil innebære en raskere avgjørelse for førerkortinnehaveren. Argumenter om en raskere og mer samordnet reaksjon trekkes også frem av *Finansnæringens Hovedorganisasjon (FNH)*.

Argumentet om at domstolene gjennom behandlingen av straffesaken får mer inngående kjennskap til lovovertrедelsen og gjerningspersonens personlige forhold enn det en politiembetsmann som bare har dokumentene å bygge på, vil ha, møtes med skepsis av *Politidirektoratet*:

«Til dette vil direktoratet bemerke at de fleste overtredelsene gjelder enten kjøring i påvirket tilstand eller fartsovertredelser, altså lett konstaterbare forhold og hvor ilagt straff stort sett er to til fire ukers fengsel og/eller bøter. Gjerningsmannens personlige forhold er i mange av sakene av mindre interesse ved straffeutmålingen. Hensynet til ensartet praksis gir lite, men dog noe, slingringsmonn ved fastsettelsen av inndragningstidens lengde. Politiet kan ved skriftlige opplysninger og samtaler med parten få like godt grunnlag som retten for fastsettelse av inndragningstidens lengde og kan legge vekt på særlige forhold som tilsier et visst avvik fra hva som i utgangspunktet er vanlig praksis.»

Derimot er direktoratet enig i at hensynet til forutberegnelighet for førerkortinnehaveren tilsier at spørsmålet avgjøres samtidig med straffesaken.

Vegdirektoratet fremhever at man også innenfor dagens ordning kan oppnå mer forutberegnelighet, ved at man «fastsetter inndragningsinstruksen som forskrift og videreutvikler denne».

Det er tidligere lagt stor vekt på at en kompetanseoverføring vil medføre merarbeid for domstolene, jf. Ot.prp. nr. 65 (1987–88) s. 35 og punkt 5.1.1 foran. Flere av høringsinstansene har kommentert dette som ledd i drøftelsen av en eventuell kompetanseoverføring. *Borgarting lagmannsrett* uttaler:

«Ut fra lagmannsrettens arbeidsområde har jeg ingen bemerkninger til en overføring av kompetanse fra politiet til domstolene vedrørende en del førerkortsaker. Som påpekt av departementet, er den viktigste innvendingen mot en slik overføring hensynet til merbelastningen for domstolene. Denne innvendingen har først og fremst betydning i forhold til førsteinstansdomstolene. Merbelastningen for lagmannsretten må antas å bli svært liten.»

Gulating lagmannsrett – med tilslutning av *Frostating lagmannsrett* – uttaler:

«Det er nærliggende å tenke seg at en omlegging i tråd med forslaget vil medføre en viss merbelastning for domstolene, særlig første instans. De prinsipielle hensyn som taler for en omlegging, er imidlertid forholdsvis tungtveide, og jeg antar de ressursmessige behov vil måtte avklares nærmere når en eventuell omlegging har fått virke noen tid.»

Vardø tingrett antar at en omlegging av systemet samlet sett vil kunne gi en effektivitetsgevinst:

«Det antas at endringen vil kunne medføre noe større arbeidsbelastning for domstolene. Dette gjelder de saker som dag behandles av retten. Videre er det grunn til å tro at noen flere vil nekte å vedta forelegg, samt at domstolene kan bli

tillagt den type saker som er omtalt i høringsnotatets punkt 5.3. Arbeidsbelastningen for politiet antas å bli noe redusert ved at en unngår det etterfølgende inndragningsvedtak samt betydningen av overføring av andre saker vedrørende førerkortreaksjoner. Samlet sett vil nyordningen kunne gi en effektivitetsgevinst.»

Østfold politidistrikt frykter en merbelastning for domstolene, men mener at dette kan avverges ved at det fastsettes regler om forenklet domstolsbehandling i de tilfellene der det utelukkende skyldes førerkortreaksjonen at forelegget ikke er vedtatt:

«Merbelastningen for domstolene har vært, og er etter politidistriktets syn, fortsatt et argument som kan tale mot en overføring. Det vises da spesielt til foreleggs sakene hvor det er foreslått at tap av førerkortet skal avgjøres av politiet i forbindelse med utferdigelsen av forelegget. Det er rimelig å anta at fartsovertredelser vil utgjøre hovedtyngden av disse sakene, men også kjøring med lavpromille, uaktsom kjøring og andre trafikkovertrедelser vil omfattes. Det er betimelig å reise spørsmålet om ikke en adgang til å få inndragningsspørsmålet overprøvet av domstolene vil medføre en økning i mengden ikke vedtatte forelegg.

Videre kan det reises spørsmål om Tingretten har kapasitet til å behandle disse sakene så vidt raskt at man får en reell mulighet til å få straffesaken og inndragningsspørsmålet avgjort før inndragningstiden utløper. Dette er særlig aktuelt i saker med kortvarig inndragningstid, f.eks tre måneder.»

Også *Agder politidistrikt* mener at en endring kan føre til en viss merbelastning for rettsapparatet:

«Gjennom en langvarig forvaltningspraksis i politietaten har vi erfart at det er få inngrep relatert til straffesaksbehandlingen som skaper et så sterkt engasjement fra siktedes side som inngrep rettet mot adgangen til å føre motorvogn. Det registreres for så vidt at denne konsekvensen også omtales i lignende termer i utredningen, og at det konkluderes også her med at det som regel er inndragningen – og ikke selve straffereaksjonen – som svært mange er mest opptatt av.

På bakgrunn av det omtalte engasjementet som følger en inndragning, er det nærliggende å hevde at en overføring til behandling i domstolen, sammen med straffesaken, vil medføre en ikke ubetydelig økning i antallet ankesaker, idet inndragningen også blir en del av ankegjensstanden gjennom den foreslåtte lovendringen.

Det må også forventes en ytterligere belastningsøkning i det at færre vil kunne komme til å ville vedta forelegg. De vil ønske inndragningstiden rettslig prøvet.

Det er også viktig å være klar over at den foreslåtte kompetanseoverføringen ikke vil representere noen merkbar avlastning for politietaten. Det vil fortsatt være politiet som skal legges saken til rette for domstolen. Selv telefonhenvendelsene til politiet antas å ville fortsette.»

Yrkestrafikkforbundet minner om at rettspraksis etter hvert vil trekke opp retningslinjer for inndragningstid, slik at belastningen av domstolsapparatet etter hvert vil bli mindre.

Noen av høringsinstansene har kommet med synspunkter på en mulig merbelastning for politiet og domstoler i tilknytning til høringsnotatet kapittel 6 om økonomiske og administrative konsekvenser, jf. kapittel 10, og ikke som ledd i argumentasjonen for eller imot en overføring av kompetansen. *Indre Follo, Solør og Heggen og Frøland tingretter* og *Politidirektoratet* legger i den forbindelse til grunn at endringen vil føre med seg merarbeid for domstolene.

Indre Follo tingrett peker på at mange siktede betrakter tap av retten til å føre motorvogn som den alvorligste reaksjonen. Mange kan ønske en grundigere belysning av omstendigheter rundt den påståtte lovovertrедelsen og aktuelle straffutmålingsmomenter enn det som er tilfelle i dag. I tillegg vil flere kunne ønske å benytte advokat, slik at hovedforhandlingen i saken kan komme til å ta lengre tid. *Solør tingrett* antar at reformen kan føre med seg færre tilståelsesdommer, og at antallet anker og kjæremål vil kunne øke. Videre antas det at hovedforhandlingen vil bli mer omfattende når det også skal trekkes inn omstendigheter som har betydning for varigheten av rettighetstapet. *Heggen og Frøland tingrett* varsler økt saksbehandlingstid «inntil man etter hvert får tilført de ressurser som er påkrevet». Tingretten mener at tidsforbruket ved rettsmøtene vil øke som følge av økt (muntlig) bevisføring, og at flere siktede vil nekte å vedta forelegg eller tilståelsesdom, blant annet med sikte på å kunne oppnå en mildere avgjørelse med støtte fra lekdommerne i en meddomsrett.

Også *Politidirektoratet* peker på muligheten for økning i antall hovedforhandlinger, fordi den tiltalte håper på en mer liberal behandling i retten. Direktoratet antar videre at hovedforhandlingene vil bli mer omfattende. Den foreslåtte kompetanseoverføringen antas på den annen side ikke å representere noen merkbar avlastning for politietaten. Dette støttes av *Vestfold politidistrikt* som heller ikke tror at endringene vil gi domstolene noe betydelig merarbeid. Uansett mener politidistriktet at arbeidsmessige hensyn «neppe [bør] tillegges avgjørende vekt i forhold til hvilken ordning som velges,

under forutsetning av at inndragning kan vedtas i forelegg».

Mange av høringsinstansene omtaler avgjørelsen i Rt. 2002 s. 1216, jf. punkt 3.5 foran, men alle slutter seg til forslaget uavhengig av om endring er nødvendig for å sikre at Norge etterlever våre folkerettslige forpliktelser etter EMK. *Agder lagmannsrett uttaler.*

«Departementets argumentasjon for forslaget i punkt 5.2.2 i høringsbrevet er ytterligere styrket ved Høyesteretts dom av 11. oktober 2002. Selv om Høyesterett kom til at den nåværende ordningen med etterfølgende administrativ inndragning av førerkort ikke krenker forbudet mot dobbeltstraff i EMK syvende tilleggsprotokoll, artikkel 4 nr. 1, kom Høyesterett til at reaksjonen må anses som straff etter bestemmelsen. Det er da best i samsvar med grunnloven § 96 at den ilegges av domstolene i straffesaken.»

Hordaland statsadvokatembeter gir uttrykk for en tilsvarende oppfatning:

«Vi er enig i at førerkortreaksjoner ved straffbare handlinger bør ilegges samtidig med andre reaksjoner. Dette gjelder selv om Høyesterett nylig har kommet til at dagens system med etterfølgende administrativ inndragning ikke er i strid med EMK.»

Politidirektoratet mener at en kompetanseoverføring vil være «best i samsvar med EMK, selv om dagens ordning ikke er konvensjonsstridig».

Flere av høringsinstansene fremhever dessuten hensynet til internasjonal rettsenhet som et argument som taler for å legge kompetansen til domstolene. *UP* mener at dette momentet er utslagsgivende ved vurderingen:

«Når vi støtter forslaget bygger vi i det alt vesentlige på at Norge er det eneste landet i Norden som lar inndragning av førerkort avgjøres av politiet, jf. høringen side 31, femte avsnitt, fjerde punktum. Vi mener at Norge bør tilnærme seg internasjonal rett herunder også for å ivareta hensyn til et effektivt internasjonalt samarbeide, men ikke minst for å oppfylle Europarådets resolusjon 1971:28 på området.»

I likhet med flere andre høringsinstanser er *UP* for øvrig enig i at beslutninger av retten etter alt å dømme vil ha større legitimitet enn avgjørelser som treffes etter dagens ordning, og at dette kan bidra til å styrke den preventive effekten av reaksjonen og derved bedre trafikksikkerheten. *UP* understreker imidlertid at det viktigste trafikksikkerhetstiltaket er å få fjernet enkelte førere fra trafikken, uav-

hengig av om kompetansen ligger hos politiet eller hos domstolene.

Finansnæringens hovedorganisasjon antar at den preventive effekten ikke er så stor, men at den er «et bidrag i riktig retning». *FNH* understreker samtidig at økt oppmerksomhet rundt omstendighetene ved den straffbare handlingen, slik en domstolsbehandling forutsettes å gi, ikke må trekkes så langt at den enkeltes behov for førerkort går på bekostning av behovet for å «luke bort risikotakere i trafikken».

Også *Buskerud vegkontor* er bekymret for at domstolsbehandling av førerkortspørsmålet kan svekke reaksjonens betydning for trafikksikkerheten. Men under forutsetning av at det utarbeides «en forskrift med detaljerte anvisninger på hvor lenge førerkortet skal tapes», finner vegkontoret likevel å kunne støtte forslaget.

Oslo politidistrikt går som en av to høringsinstanser inn for at dagens ordning opprettholdes, særlig under henvisning til at en endring vil kunne svekke hensynet til trafikksikkerheten. *Politidistriktet* går samtidig inn for at tap av føreretten bør reguleres slik at det blir en automatisk og lovbundet følge av straffereaksjonen:

«Dagens forvaltningsrettslige saksbehandling i førerkortsaker ivaretar etter vårt syn rettssikkerheten på en tilfredsstillende måte, bl. a. ved at ingen får førerkortet sitt inndratt før etter at det foreligger en rettskraftig avgjørelse. Den prosess som ligger forut for inndragningsvedtaket, sikrer således rettssikkerhet i forhold til om vedkommende har forbrutt seg eller ei.

Den etterfølgende forvaltningsprosess kan bringes inn både for overordnet forvaltningsorgan og rettsapparatet. Forvaltningen er underlagt en streng instruks i førerkortsaker, og saksbehandlingen styres av grunnleggende forvaltningsrettslige prinsipper, herunder kravet om likebehandling. En kan ikke se at noen større grad av rettssikkerhet reelt sett oppnås ved å legge avgjørelsen til domstolene, spesielt ikke om de underlegges detaljerte forskrifter. Slike forskrifter er etter vårt syn nødvendige om en skal unngå uønsket forskjellsbehandling.

Imidlertid bør tap av føreretten reguleres slik at det blir en automatisk og lovbundet følge av straff; hvor særskilt vedtak ikke er nødvendig. I et slikt tilfelle vil det heller ikke kunne hevdes at det foreligger noen dobbeltforfølgning.

Vårt hovedankepunkt mot en overføring av kompetansen til domstolene er at det vil kunne svekke hensynet til trafikksikkerheten. Ved en rettslig fellesbehandling vil tiltaltes behov og straffesakens øvrige momenter, lett kunne overskygge hensynet til trafikksikkerheten. *Politiet*

vil som et forebyggende organ understreke betydningen av at farlige bilførere tas bort fra veiene, ikke bare av hensyn til den individualpreventive effekt overfor den som mister førerretten, men også av hensyn til de øvrige trafikanter som ikke lenger utsettes for en potensiell fare. Allmennhetens sikkerhet på veiene, hvor årlig over 300 personer omkommer og et betydelig antall personer skades, bør vektlegges sterkt ved vurderingen. Oslo politidistrikt er i så måte på linje med det syn Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet ga uttrykk for i sitt brev av 4. oktober 2001.

Oslo politidistrikt frykter at en overføring av kompetansen kan føre til en dreining bort fra hensynet til trafikksikkerhet og over mot den enkeltes behov for førerkortet. En slik tendens har en i dag i forhold til spørsmålet om fortsatt opprettholdelse av beslag etter vegtrafikklovens § 33 nr. 5. Oslo politidistrikt påkjærer forholdsvis mange saker til lagmannsretten, hvor vi forøvrig ofte gis medhold. Dersom nå tingretten også skal avgjøre inndragningsspørsmålet, risikerer en at politiet må anke flere avgjørelser inn for lagmannsretten dersom tingretten finner inndragning uforholdsmessig. Påtalemyndigheten vil da stå overfor det dilemma at enten svekkes hensynet til trafikksikkerheten, eller så må rettsapparatet belastes med et betydelig antall anker hvor ankegrunn kun skyldes spørsmålet om førerkortinndragning.»

Dessuten anfører Oslo politidistrikt at arbeidsmengden til rettsapparatet vil øke, samtidig som politiet ikke vil få redusert sin arbeidsmengde. Heller ikke *Troms politidistrikt* støtter den foreslåtte omleggingen. Politidistriktet uttrykker skepsis til om domstolene vil kunne differensiere særlig bedre enn det politiet har mulighet til i dag. Samtidig fryktes det at hovedforhandlingene kan bli mer vidløftige.

Troms politidistrikt antar videre at det tidsmessig vil være lite å spare på en ordning med domstolsbehandling. Tvert imot antar politidistriktet at en kompetanseoverføring til domstolene vil føre til at færre vil vedta forelegg og at tilsvarende flere vil kreve domstolsbehandling. For øvrig vises det til at ordningen «i lignende grad også er etablert med delt kompetanse i en rekke land, blant annet Finland, Sveits og Frankrike», og at systemet i Sverige er «tilnærmet identisk med det norske».

5.1.3 Departementets syn

Høringen har styrket departementet i synet på at domstolene som ledd i straffesaken bør behandle tap av retten til å føre motorvogn som følge av en straffbar handling. Departementet har særlig lagt

vekt på ønsket om en samordnet reaksjon, den domfeltes behov for en hurtigere og samlet fastsetting av konsekvensene av den straffbare handlingen, en bedre preventiv effekt ved raskere avgjørelser og mer generelt en enda mer betryggende behandling av spørsmålet. Et tilleggsargument er at en omlegging vil kunne forhindre at det på ny blir reist tvil om vedtakets gyldighet i forhold til EMK, jf. punkt 3.5 om Rt. 2002 s. 1216 der Høyesterett har la til grunn at førerkortreaksjonen må være alminnelig kjent og bli gjennomført i rimelig tid etter domfellelsen, for ikke å være i strid med forbudet mot dobbeltstraff i konvensjonen. Departementet anser det for så vidt klart at en ordning der domstolene avgjør førerkortreaksjonen som en del av straffesaken, er den som stemmer best med EMK.

Departementet har merket seg at flere av høringsinstansene har pekt på muligheten for at antallet hovedforhandlinger vil øke, fordi den tiltalte håper på en mer liberal behandling i retten. Departementet vil følge nøye med på i hvilken grad forslaget vil føre til en merbelastning for domstolene. Som nevnt i høringsnotatet er det imidlertid en forutsetning for en kompetanseoverføring at dagens relativt skjematisk praksis videreføres, jf. punkt 9.1. Selv om domstolsbehandling sannsynligvis vil føre til at det i noe større grad blir fokusert på den fleksibiliteten i reaksjonsfastsettelsen som reglene åpner for, er det av trafikksikkerhetshensyn viktig å unngå en generell liberalisering av praksis. Dersom tap av retten til å føre motorvogn fastsettes like skjematisk som utmålingen av bøter og fengselsstraff for denne typen overtredelser, er det liten grunn til å tro at omleggingen vil føre til at rettens behandling blir særlig ressurskrevende. Av samme grunn er faren heller ikke så stor for at mange flere lovovertridere vil nekte å vedta forelegget, enn etter den nåværende ordningen. Departementet ser på denne bakgrunn ikke behov for å foreslå regler om forenklet domstolsbehandling for de tilfellene der det bare er fastsettelsen av tap av førerett som gjør at forelegget ikke er vedtatt, slik Østfold politidistrikt foreslår.

I dette ligger det at departementet heller ikke deler Oslo politidistrikts frykt for at en kompetanseoverføring vil svekke hensynet til trafikksikkerheten. En grunnleggende forutsetning for omleggingen er at trafikksikre sjåfører fortsatt skal fjernes fra førerettet. Selv om også andre momenter etter omstendighetene vil kunne spille inn i vurderingen, skal dette trafikksikkerhetshensynet fortsatt tillegges avgjørende vekt.

Departementet er på den annen side enig med Troms politidistrikt i at omleggingen bare i begrenset grad vil gi domstolene bedre muligheter til å dif-

ferensiere reaksjonene enn det politiet har. Like fullt er det etter departementets oppfatning betryggende at en så inngripende reaksjon som tap av retten til å føre motorvogn, fastsettes innenfor rammen av de rettssikkerhetsgarantiene som følger av en straffeprosessuell behandling. Og selv om ikke straffen i særlig grad kan påvirke reaksjonens varighet, kan straffen utmåles i lys av at føreretten tapes.

5.2 Bør tap av føreretten gjøres til straff?

5.2.1 Forslaget i høringsnotatet

Departementet ba i høringsnotatet om synspunkter på om tap av retten til å føre motorvogn bør gjøres til straff dersom kompetansen til å ilegge reaksjonen overføres til domstolene, jf. s. 37–39 i notatet:

«Selv om kompetansen til å inndra førerkort mv. i noen utstrekning overføres til domstolene, er det ikke dermed sagt at reaksjonen må bli å betegne som straff. Også etter gjeldende rett avgjøres det i straffeprosessuelle former en rekke krav som formelt sett ikke er gjort til straff.

Også i forhold til Den europeiske menneskerettskonvensjon (EMK) står Norge fritt med hensyn til om førerkortreaksjoner skal regnes som straff eller som en sivilrettslig reaksjon. Konvensjonsforpliktelsene ivaretas ved at avgjørelsen treffes etter en saksbehandling som tilfredsstillende konvensjonens krav til behandling av straffesaker.

I juridisk teori har Anders Bratholm: Strafferett og samfunn (Oslo 1980) s. 544 anbefalt å gjøre reaksjonen til straff. Selv om det etter vegtrafikklovens terminologi er tale om «inndragning» av førerkort, er det i virkeligheten retten til å føre motorvogn som tapes. At føreren også fysisk blir fratatt førerkortet, innebærer bare at vedkommende blir fratatt legitimasjonen for retten til å kjøre motorvogn, jf. vegtrafikkloven § 24 første ledd. I juridisk teori er det på denne bakgrunn vanlig å betrakte inngrepet som en type rettighetstap, jf. Jørgen Aall: Rettergang og menneskerettigheter (Bergen 1995) s. 476 med videre henvisninger. Førerkortreaksjoner kan være mer inngripende enn en del former for tap av retten til å utøve virksomhet mv. etter straffeloven § 29 nr. 2, for eksempel er det et mer alvorlig inngrep å frata en yrkessjåfør muligheten til å kjøre bil enn det er å frata en hobbyjeger muligheten til å drive med jakt. På den annen side er et forvaltningsvedtak om å tilbakekalle en bevilling til å utøve et yrke (for eksempel lege

eller advokat) eller en virksomhet like alvorlig eller alvorligere enn førerkortreaksjoner.

Å gjøre førerkortreaksjoner om til straff når de ilegges som følge av straffbare handlinger, vil kunne understreke det klanderverdige ved handlingen og i så fall også ha en holdningsskapende virkning. Begge argumentene er fremhevet av Straffelovrådet i NOU 1987: 11 s. 88, som likevel anbefalte at man nøyer seg med å overføre kompetansen til domstolene, uten å gjøre inndragningen mv. om til straff, jf. nedenfor.

Å anse reaksjonene som straff kan føre til en sterkere stigmatisering av føreren det reageres mot. Generelt sett er det gode grunner til å redusere bruken av straff, og heller ta i bruk andre sanksjoner (jf. mandatet til Sanksjonsutvalget som ble oppnevnt i januar 2001 nettopp for å vurdere dette spørsmålet). Det taler for å være varsom med å betegne tilbakekall av tillatelser – medregnet inndragning av førerkort – som straff. Men det kan hevdes at dette synspunktet ikke gjør seg så sterkt gjeldende når det er tale om en lovbestemt tillatelse, og den aktuelle personen vil bli strafforfulgt uansett. Særlig gjelder dette når inndragningen av førerkortet oppleves som en betydelig belastning.

Det har vært anført mot å betrakte tap av retten til å føre motorvogn som [straff] at det vil gjøre det vanskelig å opprettholde dagens ordning med at førerkortet etter søknad til politiet kan tilbakeleveres før inndragningstiden er ute, jf. vegtrafikkloven § 39 og forvaltningsloven § 35. Strukturutvalget har i NOU 1999: 22 s. 64 tillagt dette argumentet avgjørende vekt. Etter utvalgets oppfatning er ordningen så godt begrunnet at inndragning av førerkort ikke bør defineres som straff. Lignende begrunnelser ble anført av Førerkortutvalget i NOU 1981: 13 s. 28 og Straffelovrådet i NOU 1987: 11 s. 88.

Departementet er enig i at det fortsatt vil være behov for å kunne ta hensyn til etterfølgende omstendigheter og korte ned på rettighetstapet. Men dette kan oppnås selv om reaksjonen gjøres til straff, jf. 5.5.2 nedenfor, der det pekes på muligheten for å følge mønsteret fra prøveløslatelsesordningen, slik at føreren kan få retten tilbake på prøve på et tidligere tidspunkt enn det som opprinnelig var bestemt.

Et mulig synspunkt mot å anse førerkortreaksjoner som straff når de brukes som sanksjon mot en straffbar handling, er at samme reaksjon vil bli betraktet som straff eller som [en annen] sanksjon alt etter hva som er grunnlaget for reaksjonen. Det kan også innvendes mot å se inndragning av førerkort som straff at tilbakekall av yrkesbevillinger tildelt ved forvaltningsvedtak normalt skjer ved forvaltningsvedtak, og ikke regnes som straff.»

For det tilfellet at de aktuelle førerkortreaksjoner

nene blir regnet som straff, ba departementet også om synspunkter på om et slikt rettighetstap bør være hovedstraff, jf. straffeloven § 15, eller tilleggsstraff, jf. straffeloven § 16:

«Etter gjeldende rett er det en forutsetning for en varig førerkortreaksjon at vedkommende blir domfelt for en straffbar handling, jf. for eksempel vegtrafikkloven § 33 nr. 1 tredje ledd. Førerkortreaksjonen er mao. av sekundær art, noe som er av vesentlig betydning for rettssikkerheten så lenge reaksjonen avgjøres av politiet. Dette stiller seg annerledes når avgjørelsen legges til domstolene. Rent prinsipielt fremstår det som en mulig ordning å gi domstolene adgang til å nøye seg med å idømme bare førerkortreaksjonen. Riktignok vil dette kunne medføre at det blir gitt en mindre streng reaksjon enn etter gjeldende rett, hvor det alltid vil bli ilagt en (annen) straff i tillegg. En utstrakt ordning hvor det bare blir ilagt rettighetstap, vil kunne svekke den preventive effekten.

Departementet antar imidlertid at en adgang til kun å idømme tap av retten til å føre motorvogn bare unntaksvis vil bli brukt. Spørsmålet er om det i det hele tatt er behov for å holde denne muligheten åpen. Departementet ber om synspunkter på om det kan tenkes situasjoner hvor en slik løsning fremstår som mest rimelig, slik at reaksjonen bør utformes som en hovedstraff, jf. straffeloven §§ 15 og 29.»

Det ble videre reist spørsmål ved om det nærmere innholdet i reaksjonene i så fall bør fremgå av straffeloven, eller om det fortsatt bør reguleres i vegtrafikkloven, supplert med en henvisning fra for eksempel straffeloven § 29.

5.2.2 Høringsinstansenes syn

Borgarting lagmannsrett, Vardø tingrett, riksadvokaten, Hordaland statsadvokatembeter, Politidirektoratet, Asker og Bærum, Østfold, Rogaland og Troms politidistrikter, Vegdirektoratet med tilslutning av *Samferdselsdepartementet, LO, Lastebileiernes Forening* og *Sanksjonsutvalget* mener at tap av retten til å føre motorvogn mv. som følge av straffbar handling ikke bør være straff, selv om beslutningen skal treffes av domstolene.

Buskerud vegkontor uttrykker tvil, men synes å mene at rettighetstapet ikke bør gjøres til straff, med unntak for «inndragning som ikke har sammenheng med trafikal opptreden». Antakelig siktes det her til tap av retten til å føre motorvogn som følge av at motorvognen har vært brukt i forbindelse med annen kriminalitet, for eksempel ved voldtekt, ran eller narkotikaforbrytelser, jf. håndhevingssinstruksens punkt 3.2.6.

Spørsmålet om å gjøre rettighetstapet til straff

berører sentrale punkter i *Sanksjonsutvalgets* mandat, og utvalget har gitt spørsmålet en utførlig behandling. Utvalget mener at en slik endring ikke er påkrevd av hensyn til etterlevelsen av trafikkbestemmelsene, og legger avgjørende vekt på hensynet til et helhetlig sanksjonssystem. En sanksjon bør etter utvalgets oppfatning ikke endre karakter selv om den personelle kompetansen overføres fra forvaltningen til domstolene. Dersom tap av retten til å føre motorvogn gjøres til formell straff, mener utvalget at den samme løsningen bør velges for det som nå er administrative rettighetstap på andre forvaltningsområder. Dette ville innebære en generell overføring av sanksjonskompetanse ved rettighetstap fra forvaltningen til påtalemyndigheten og domstolene som utvalget ikke kan se at det er grunnlag for:

«Med utgangspunkt i mandatets forutsetning om å begrense bruken av straff legger utvalget til grunn at straff bare skal anvendes der dette er *nødvendig*. I nødvendighetshensynet ligger to delelementer: For det første må det være nødvendig å kunne sanksjonere overtredelser for å sikre at handlingsnormen etterlevs i tilstrekkelig grad. For det andre må det være nødvendig at denne sanksjonen er straff. Straff bør derfor som regel være *subsidiær*. Dersom tilstrekkelig grad av etterlevelse kan oppnås gjennom sanksjoner som ikke er straff (herunder administrative sanksjoner) bør disse foretrekkes. Videre bør det for anvendelse av straff stilles krav til de *vernede interesser*. Således vil det som regel være naturlig å sette som vilkår at de (offentlige eller private) interesser som gjennom sanksjonen skal beskyttes, i et samfunnsmessig perspektiv er så sentrale at de berettiger bruk av straff.

Det kan uten videre konstateres at sanksjoner er nødvendig for å sikre etterlevelse av vegtrafikklovgivningen. Det er også på det rene at hensynet til trafikk sikkerheten – som begrunner førerkortsanksjoner – er en viktig samfunnsmessig interesse. Det springende punktet blir derfor subsidiaritetskravet: Er det nødvendig av hensyn til etterlevelsen at sanksjonen gjøres til formell straff? Etter utvalgets syn må dette spørsmålet besvares benektende. Tap av retten til å føre motorvogn er ikke straff i dag. Sanksjonen har likevel god preventiv effekt, og det er – etter det utvalget kan se – ingen holdpunkter for at etterlevelsen av handlingsnormene (for eksempel fartsbestemmelsene) vil bli bedre om man gjør sanksjonen til straff.

I høringsnotatet side 38 viser departementet til at det vil kunne understreke det klanderverdige ved handlingen om førerkortreaksjoner gjøres til straff, og at dette vil kunne ha en holdningsskapende virkning. Etter utvalgets syn bør dette hensynet tillegges begrenset vekt. Utval-

get er, som det fremgår av avsnittet ovenfor, skeptisk til om en slik endring vil gi noen nevneverdig «mereffekt». Førerkortsanksjoner oppleves som inngripende uavhengig av om disse regnes som formell straff eller ikke, og understrekningen av klander oppnås ved at sanksjonen uansett ilegges i straffesak.

Utalget vil dessuten peke på hensynet til et helhetlig sanksjonssystem. En kan vanskelig se at det er grunnlag for å etablere en særordning på vegtrafikkområdet. Utenfor førerkorttilfellene vil forvaltningen normalt ha en valgt rett ved overtredelser som både er straffbare og kan medføre en administrativ sanksjon: Forvaltningen kan enten reagere selv med en administrativ sanksjon eller anmelde lovbruddet til politiet med sikte på at det skal reises straffesak. Forbudet mot dobbeltstraff vil derimot som regel være til hinder for at både forvaltningen og straffettsapparatet sanksjonerer samme overtredelse. Også uavhengig av EMK (P7–4) taler gode grunner for at alle sanksjoner bør ilegges samtidig av samme organ. Når det reises straffesak, bør derfor sanksjonskompetansen samles hos domstolene (eller påtalemyndigheten ved forelegg), jf. pkt. 4 nedenfor. Imidlertid er det verken nødvendig eller hensiktsmessig at sanksjonene av den grunn skal endre karakter. En administrativ sanksjon er ikke straff når vedtak treffes av forvaltningen, og den bør da heller ikke bli straff selv om den ilegges av domstolene i en straffesak. Under enhver omstendighet bør ordningen være den samme på de ulike forvaltningsområdene. Dersom tap av retten til å føre motorvogn gjøres til formell straff, bør derfor samme løsning velges for det som nå er administrative rettighetstap på andre forvaltningsområder. Dette vil i så fall innebære en generell overføring av sanksjonskompetanse ved rettighetstap fra forvaltningen til påtalemyndigheten og domstolene. Utalget kan vanskelig se at det er grunnlag for å gjøre slike endringer, og da bør konsekvensen være at heller ikke tap av retten til å føre motorvogn gjøres til straff.

Om tap av offentlig tillatelse som følge av straffbar handling, generelt gjøres til straff får dessuten betydning for den personelle kompetanse. Straff kan bare ilegges av domstolene (eller ved forelegg som må vedtas av lovovertrederen når det ikke dreier seg om frihetsberøvelse), jf. Grunnloven § 96. Dersom man beholder ordningen med administrative rettighetstap, oppnås fleksibilitet. Sanksjonen kan ilegges av domstolene dersom det også fremmes krav om straff, mens forvaltningen kan illegge rettighetstap såfremt overtredelsen ikke anmeldes.»

Vardø tingrett, Politidirektoratet og LO legger avgjørende vekt på at det er enklere å ta hensyn til etterfølgende omstendigheter dersom rettighetsta-

pet ikke er straff. Dette argumentet trekkes også frem av *Borgarting lagmannsrett* og *Hordaland statsadvokatembeter*.

I likhet med *Asker og Bærum politidistrikt* viser *Borgarting lagmannsrett* dessuten til at det kan skape uklarhet dersom sanksjonen har forskjellig karakter avhengig av hva som er grunnlaget for reaksjonen. Lagmannsretten ser ikke behov for ytterligere å understreke det klanderverdige i den straffbare handlingen, all den tid lovbrakeren blir idømt en straff for den. I likhet med *LO* peker lagmannsretten også på at straffbetegnelsen kan bidra til en generell stigmatisering.

Politidirektoratet mener at det er viktig å holde fast ved at det er trafikksikkerheten og allmenne hensyn som begrunner tap av førerretten. Det samme fremheves av *Østfold og Rogaland politidistrikter*. *Rogaland politidistrikt* uttaler:

«At en offentlig tillatelse eller bevilling som et førerkort er skal kunne være hovedstraff og derved fradømmes som eneste straff synes etter vår mening å gi helt feil signal. Det samme gjelder også som tilleggsstraff. Man finner paralleller i andre tillatelser som politiet gir så som tillatelser med hjemmel i våpenloven, brukthandelstillatelser, tillatelser etter utlendingsloven osv osv.

Etter vår mening må man se på førerkort og kjøreseddel som offentlige tillatelser som man får dersom man fyller visse vilkår.

Det er ikke straff som ligger bak vurderingen av om man ikke lenger skal ha førerrett for motorkjøretøy.»

Trafikksikkerhetshensynet fremheves også av *Vegdirektoratet*:

«Vegdirektoratet har tidligere lagt vekt på at en ikke må svekke førerkortinndraging som trafikksikkerhetstiltak. Dette er også sentralt for våre vurderinger av forslaget nå og ivaretas etter vår oppfatning best av det alternativ som beholder ordningen som en sivilrettslig reaksjon. Dersom inndraging (som rettighetstap etter straffeloven § 29) skal vurderes som en helhetlig reaksjon sammen med annen straff oppstår lettere faren for at en ikke klarer å opprettholde dagens inndragingsnivå og at dette i enda sterkere grad enn i dag får et straffepreg slik en rask lesing av 5.2.2. kan gi inntrykk av. Vi ser det også som enklere at det fastsettes forskrifter som binder inndragingslengde m.m. i forhold til en sivilrettslig reaksjon. Det vil også da være greiere å utvikle slike forskrifter senere til å omfatte nye forhold avhengig av hvor trafikksikkerhetsgevinsten er størst.

Hordaland statsadvokatembeter mener at behovet for å legge om saksbehandlingsreglene ikke

bør få større utslag enn nødvendig. I tillegg til at tap av retten til å føre motorvogn som straffereaksjon vil gjøre det nødvendig å utforme egne regler for etterfølgende forhold, jf. foran, peker statsadvokatembetet på at reaksjonen antakelig også vil måtte registreres i straffesaksregistrene. Også *Vegdirektoratet* peker sin høringsuttalelse på at en slik endring vil gjøre det nødvendig å avklare hvor reaksjonene skal registreres:

«Rettighetstap skal i følge strafferegistreringsloven stå i strafferegisteret. For våre formål er det nødvendig at opplysningene lagres i førerkortregisteret. En må også sikre at det ikke blir begrensinger på å benytte opplysningene i forhold til i dag der det er forvaltningsloven og personregisterloven som trekker grensene.»

Agder lagmannsrett, Indre Follo tingrett, Oslo og Vestfold politidistrikter, Hedmark vegkontor, Den norske Dommerforening, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, NAF, Norges Lastebileier-Forbund, Norges Turbileierforbund og Yrkestrafikkforbundet går inn for at rettighetstapet bør gjøres til straff, i den utstrekning det ilegges av domstolene som følge av et straffbart forhold. *Solør tingrett* synes å gå inn for samme løsning.

Agder lagmannsrett mener at dette er mest naturlig, siden Høyesterett har kommet til at sanksjonen er straff i relasjon til EMK, jf. punkt 3.5 foran om Rt. 2002 s. 1216:

«Hovedbegrunnelsen for forslaget om kompetanseoverføring til domstolene er reaksjonens pønale preg. Når Høyesterett i dommen av 11. oktober 2002 kom til at sanksjonen også er straff etter EMK, er det mest naturlig at den anses på samme måte etter nasjonal rett, selv om dette ikke er formelt nødvendig dersom saksbehandlingen tilfredsstiller konvensjonens vilkår for å ilegge straff.»

Solør tingrett uttrykker tvil, men mener avgjørelsen i Rt. 2002 s. 1216 muligens tilsier at tap av retten til å føre motorvogn på grunn av lovovertridelser bør defineres som straff. Tingretten mener at en i så fall kanskje bør vurdere om også andre reaksjoner som ligner på tap av retten til å føre motorvogn, bør ses på samme måte.

Flere av høringsinstansene peker på at tap av retten til å føre motorvogn mv. ofte oppleves som tyngre for den siktede enn selve straffereaksjonen. *Vestfold politidistrikt* mener dette tilsier at reaksjonene regnes som straff, men erkjenner samtidig at en slik endring kan være problematisk:

«Hensikten med førerkortinndragning eller -sperr vil ligge i trafikksikkerhets- eller kriminalitets-bekjempelsesbetragtninger, og ikke i

og for seg ønsket om å påføre overtrederen et onde. En nærliggende konsekvens av dette vil lett lede til at førerkortreaksjonen ikke bør være straff, og at dagens system blir beholdt. Hensett til det altoverskyggende formålet: sikring av liv og verdier i vegtrafikken, bør nok målet være å finne frem til hensiktsmessige, rettsikkerhetsmessige og mest mulig forutberegnelige konsekvenser av rettsstridig atferd i trafikken, uten å henge seg for kraftig opp i formalbetragtninger.»

Også *NAF* legger vekt på hvordan reaksjonen oppleves for dem som mister retten til å føre motorvogn, og forbundet tror ikke straffebetegnelsen vil føre med seg noen sterkere stigmatisering av førerne:

«Basert på vår mangeårige behandling av inndragningssaker, vil vi hevde at inndragning av førerkortet definitivt oppleves som straff både hos den det gjelder og hos omverdenen. At det også i realiteten ofte vil være dette, skulle det herske liten tvil om. Selv om departementet i sin vurdering omhandler inndragningen som et onde, finnes det et uttall av eksempler hvor inndragning av førerkort har ledet både til tap av erverv og betydelig inntektstap. Det fremstår med andre ord ikke bare som et onde, men også som en regulær tilleggsstraff.

NAF deler ikke departementets syn at det å anse reaksjonen som straff, skulle føre til en sterkere stigmatisering av føreren. Som nevnt innledningsvis, fremstår folks rettsfølelse knyttet til tap av førerkort å være straff. At også «juristverdenen» i sin terminologi blir mer i tråd med folkets oppfatning, fremstår ikke fra vår side som en stigmatisering.»

Yrkestrafikkforbundet deler oppfatningen om at førerkortreaksjoner oppleves som straff:

«For yrkessjåfører oppleves inndragning av førerkort ofte som den mest alvorlige følgen av hendelsen og den egentlige straffen. Både straffen og inndragningen kommer som en reaksjon på det samme straffbare forhold. Det vil derfor være i samsvar med yrkessjåførenes rettsbevissthet om tap av førerkort anses som straff i straffelovens forstand.»

Den norske Dommerforening anbefaler at de aktuelle reaksjonene gjøres til straff, og viser til at det vil gi «den mest enhetlige og konsekvente løsningen, når sakene først legges til domstolene».

De fleste høringsinstansene som har uttalt seg om hvilken type straff som i tilfelle bør velges, går inn for at reaksjonen gjøres til tilleggsstraff, jf. straffeloven § 16. Dette gjelder *Agder lagmannsrett, Indre Follo tingrett, Oslo, Vestfold og Østfold politidi-*

strikter, Hedmark vegkontor og Yrkestrafikkforbundet.

Indre Follo tingrett ser ikke behov for å gjøre reaksjonen til hovedstraff «idet det så godt som alltid vil være behov for å reagere med fengsel og/eller bot i tillegg». Hvis nødvendig kan man heller fastsette en lav bot, eller eventuelt gjøre den betinget, mener tingretten.

Oslo politidistrikt frykter at hensynet til trafikksikkerheten må vike for økonomiske hensyn, dersom tap av føreretten gjøres til hovedstraff:

«Tap av føreretten bør ikke gjøres til hovedstraff. Førerkortreaksjon kan da lett bli eneste straff. Uavhengig av om inndragning gis merkelappen straff så bør hensynet til trafikksikkerheten ikke skyves helt bort. Inndragning bør derfor være noe som kommer i tillegg til ordinær straff, som følge av at en har vist seg uskikket som motorvognfører. Det bør ikke bli en effektiv og «billig» måte å straffe lovbrøttere på.»

Østfold politidistrikt kan på sin side «ikke se at det er grunner som tilsier at det er behov for å kunne ilegge tap av retten til å føre motorvogn som eneste reaksjon». Politidistriktet peker samtidig på at dette vil innebære «en endring både av straffenivået og inndragningsinstituttet og de hensyn det er tuftet på, som man ikke er tjent med». *Yrkestrafikkforbundet* viser til at tap av retten til førerkort bare bør benyttes i saker hvor forholdet har en alvorlig karakter, og at annen straff da bør ilegges som hovedstraff.

NAF, Norges Lastebileier-Forbund og Norges Turbileierforbund går derimot inn for at reaksjonen gjøres til hovedstraff, jf. straffeloven § 15. Ved å ha rettighetstapet som et selvstendig straffalternativ, vil man etter *NAF*'s oppfatning kunne oppnå både en god individualpreventiv effekt og en god allmennpreventiv effekt. *Norges Turbileierforbund* begrunner sitt standpunkt med at retten da vil kunne «justere straff i forbindelse med promillekjøring og fartsovertredelser på en slik måte at virkningen blir mer rettferdig».

5.2.3 Departementets syn

Som gjennomgåelsen av høringsuttalelsene viser, er høringsinstansene delt i synet på om domstolsfastsatt tap av retten til å føre motorvogn skal være straff eller ikke. Departementet foreslår for sin del å opprettholde at tap av retten til å føre motorvogn ikke skal være straff, selv om avgjørelsen skal tas av domstolene.

Departementet ser at det i og for seg virker nærliggende å betegne en reaksjon som fastsettes

av domstolene som følge av en straffbar handling, som straff. Men som departementet understreket i høringsnotatet, er det ikke nødvendig å gjøre reaksjonen til straff. Straffbare handlinger trekker ofte med seg andre rettslige konsekvenser enn straff, f.eks. erstatningsansvar. Etter EMK står en i nasjonal rett fritt til å bestemme om førerkortreaksjoner skal være straff eller ikke (så lenge saksbehandlingen oppfyller de krav som EMK setter). Og etter gjeldende rett kan også reaksjoner som ikke regnes som straff, behandles i forbindelse med en straffesak. Et eksempel på en strafferettslig reaksjon som ikke er straff er inndragning av vinning mv. etter straffeloven § 34 flg.

Hvorvidt det kan ha noen holdningsskapende virkning som fremmer trafikksikkerhetshensyn å gjøre tap av førerett om til straff, er etter departementets oppfatning meget tvilsomt. Tap av retten til å føre motorvogn oppleves utvilsomt som inngripende uavhengig av om sanksjonen regnes som formell straff eller ikke. Allerede ved å ilegge denne reaksjonen i en straffesak understrekes det klanderverdige ved handlingen som foranlediget reaksjonen.

På bakgrunn av høringsrunden synes det klart at tap av retten til å føre motorvogn ofte oppleves som straff, særlig blant yrkessjåfører. Til dels oppleves tap av førerett som en hardere reaksjon enn den straffen som blir ilagt, iallfall hvis det er en bøtstraff. Men også en rekke andre reaksjoner er så inngripende overfor den de gjelder, at de ofte oppleves som straff. Likevel er det ikke nødvendigvis riktig å gjøre disse reaksjonene til formell straff. At reaksjonene oppleves som svært inngripende, er ikke en tilstrekkelig grunn til å gjøre dem til formell straff. Som Sanksjonsutvalget peker på, ville en nærmest måtte avskaffe ordningen med administrative rettighetstap (tilbakekall av tillatelser) dersom en la et slikt resonnement til grunn fullt ut. Departementet vil her understreke at det er behov for å kunne gjøre bruk av reaksjonsformer mot uønskede handlinger uten at disse skal måtte betegnes og anses som straff.

Retten til å føre motorvogn kan også tapes på annet grunnlag enn at det er begått en straffbar handling, for eksempel når førerens helse svikter. Tilbakekalling av føreretten på slikt grunnlag skal uansett fortsatt kunne besluttes administrativt. Hvis rettighetstap som følge av straffbare handlinger gjøres til straff, får man et tosporet system som kanskje kan virke uklart og komplisert for den som ikke har kjennskap til det. På den annen side finnes det eksempler på slike tosporede systemer også i dag. For eksempel kan en lege miste bevillingen sin som følge av en administrativ beslutning, og

som straff i form av rettighetstap. Det er heller ikke slik at om alle reaksjoner som fastsettes av domstolene i forbindelse med for eksempel en fartsovertredelse, er straff. Er det for eksempel aktuelt å inndra selve bilen, jf. straffeloven § 35, regnes ikke dette som straff.

Hensynet til et enhetlig sanksjonssystem gir på denne bakgrunn ikke noe entydig svar, men kan like gjerne anføres til fordel for å opprettholde den nåværende ordnings som for å gjøre tap av førerett til straff.

Departementet vil understreke at betydningen av hvordan reaksjonen betegnes, ikke vil ha noen direkte betydning for innholdet i reaksjonen og må-

ten den blir ilagt på, som etter forslaget uansett vil være den samme. Departementet er enig med Sanksjonsutvalget i at straff bare bør brukes der det er nødvendig for å oppnå den ønskede effekten. I motsatt fall bør andre sanksjoner brukes i stedet. I nødvendighetshensynet ligger det, som utvalget påpeker, to underspørsmål. For det første må det være nødvendig å kunne sanksjonere overtredelser for å sikre at handlingsnormen etterleves i tilstrekkelig grad. For det annet må det være nødvendig at denne sanksjonen er straff. Det foreligger ikke holdepunkter for at etterlevelsen av trafikkreglene vil bli bedre om tap av føreretten gjøres til straff.

6 Hvilke former for tap av førerett bør omfattes av en ny ordning?

6.1 Generelle utgangspunkter

6.1.1 Forslaget i høringsnotatet

Departementet la i høringsnotatet til grunn at en kompetanseoverføring bare bør gjelde for reaksjoner som er en følge av en straffbar handling. Med dette som utgangspunkt drøftet departementet hvilke reaksjoner som bør omfattes av en reform. Disse drøftelsene vil bli gjengitt i tilknytning til omtalen av hver enkelt type reaksjon senere i kapitlet.

Beslag av førerkort etter vegtrafikkloven § 33 nr. 5 i påvente av straffesaken også er en følge av en straffbar handling, men er en midlertidig reaksjon som allerede etter gjeldende rett kan overprøves av tingretten, jf. punkt 8.3.1.

6.1.2 Høringsinstansenes syn

I avsnittet her gjengis høringsinstansenes mer generelle synspunkter på hvilke grunnlag for tap av føreretten som forslaget bør omfatte. Synspunktene må sees i sammenheng med uttalelsene som refereres i tilknytning til drøftelsen av den enkelte type reaksjon senere i kapitlet.

Borgarting og Agder lagmannsretter, Vardø tingrett, riksadvokaten, Politidirektoratet, Asker og Bærum og Østfold politidistrikter, UP, Vegdirektoratet (med tilslutning av Samferdselsdepartementet), Buskerud og Sogn og Fjordane vegkontorer, Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund, Finansnæringens Hovedorganisasjon (FNH), Norges Lastebileier-Forbund, Yrkestrafikkforbundet og Sanksjonsutvalget sier seg uttrykkelig enig i at kompetanseoverføringen bare bør gjelde for rettighetstap som ilegges som følge av en straffbar handling.

Sanksjonsutvalget går inn for at det sondres tydelig mellom rettighetstap som sanksjon og nektelse eller tilbakekall av offentlige tillatelser, jf. om begrepsbruken i punkt 2.4 foran. Denne hovedsondringen bør etter utvalgets oppfatning reflekteres ved at de ulike typer vedtak reguleres av forskjellige bestemmelser, og at sanksjoner bør fastsettes av domstolene (når det er reist straffesak). Kompetansen til å treffe vedtak om tap av retten til å føre motorvogn på annet grunnlag (for eksempel som følge av sviktende vandel, helse eller edruelighet) må et-

ter utvalgets oppfatning fortsatt ligge hos forvaltningen. Med dette som utgangspunkt drøfter Sanksjonsutvalget nærmere hvilke rettslige grunnlag for tap av føreretten som må regnes som sanksjoner og dermed omfattes av nyordningen:

«I utvalgets terminologi vil inndragning av førerkort etter § 33 nr. 1 annet ledd første punktum (typisk fartsovertredelser og uaktsom kjøring), § 33 nr. 1 første ledd (inndragning etter prikkbelastning), § 33 nr. 2 og nr. 4 første ledd bokstav a (promillekjøring og etterfølgende alkoholnyttelse) og annet ledd (brudd på hjelpeplikten) være sanksjoner. Grunnvilkåret for inndragning er i disse tilfeller at førerkortinnehaveren er ilagt straff eller domfelt for en straffbar handling. Det er således nær sammenheng mellom overtredelsen og førerkortreaksjonen. Selv om det også er et formål med bestemmelsen å «luke ut» fra trafikken personer som er uskikket til å kjøre motorvogn, jf. tilleggsvilkåret i § 33 nr. 1 om at enten hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever at førerkortet inndras, fremstår sanksjonsformålet som vesentlig. Ved vurderingen av hvor sentralt sanksjonsformålet er sammenliknet med trafikksikkerhetsformålet, legger utvalget ved inndragning etter § 33 nr. 1 også vekt på at hensynet til trafikksikkerheten neppe kan ivaretas i særlig grad ved en kortvarig inndragning uten rekvalifiserende tiltak.

Der grunnlaget for forvaltningens vedtak ikke er en overtredelse, er det innlysende at man ikke står overfor en sanksjon. Dette illustreres godt av bestemmelsene i vegtrafikkloven § 34 (førerkortinnehaveren oppfyller ikke lenger kravene til helse, trafikkkunnskap eller kjøreferdighet). Her inneholder loven ingen kopling til et lovbrudd, og følgelig er det heller ikke noe sanksjonsformål.

Vanskeligere er det der loven inneholder et krav om god vandel eller allmenn tillit og grunnlaget i det enkelte tilfelle for å konstatere at kravet ikke er oppfylt, er at innehaveren har begått en eller flere overtredelser. Som regel har tilbakekall i slike tilfeller et dobbelt formål. Dels er formålet å beskytte samfunnet eller andre borgere eller foretak ved å hindre at personer / foretak som ikke oppfyller vandels- eller tillitskravet, får fortsette å utøve en virksomhet de ikke anses kvalifisert til, dels er formålet pønalt. Be-

stemmelsen i vegtrafikkloven § 33 nr. 1 annet ledd annet punktum (vandelsalternativet) kan sies å være i denne kategorien.

Utvalget ser det generelt slik at dersom loven – i tillegg til eller som del av det generelle tillits- eller vandelskravet – også oppstiller som vilkår for rettighetstap/tilbakekall at det er begått et lovbrudd, taler de beste grunner for å anse vedtaket som en sanksjon (dvs som et rettighetstap i utvalgets terminologi). Når vedtaket alltid er betinget av et lovbrudd, er koblingen mellom lovbruddet og rettighetstapet så klar at det pønale formål normalt vil være tilstrekkelig fremtredende. Og omvendt – der loven kun angir krav om godandel eller allmenn tillit, slik som i vegtrafikkloven § 33 nr. 1 annet ledd annet punktum – vil vedtaket normalt ikke være en sanksjon. Her kan manglende oppfyllelse av kravet også skyldes annet enn lovbrudd, og utvalget anser da det pønale formål som så vidt lite vesentlig at det i utvalgets terminologi dreier seg om et tilbakekall, som er et annet forvaltningstiltak. Dette må gjelde selv om grunnlaget for å konstatere sviktendeandel i den enkelte sak er at det er begått en straffbar handling. Ved førerkort kommer dette spørsmålet for øvrig ikke på spissen, fordi det – som også fremholdt i høringsnotatet på side 34 – er naturlig å anvende inndragningshjemmelen i § 33 nr. 1 annet ledd første punktum (som er en sanksjon) også der den utløsende straffbare handling ikke er en trafikkovertrедelse.

Det finnes også bestemmelser som oppstiller krav om tillit,andel eller skikkethet, samtidig som lovovertrедelser angis som ett av flere alternative grunnlag for å konstatere at kravet ikke (lenger) er oppfylt. Etter utvalgets syn vil slike bestemmelser normalt stå i samme stilling som bestemmelser som nøyer seg med et generelt krav om tillit,andel eller skikkethet, jf. avsnittet ovenfor. Det er ikke grunn til å bedømme situasjonen forskjellig avhengig av om lovbrudd er uttrykkelig nevnt i loven som eksempel eller ikke. Vegtrafikkloven § 35 (§ 35 annet ledd i utkastet) er et eksempel på en slik bestemmelse.

I tvilstilfeller kan det også være grunn til å legge vekt på om rettighetstapet/tilbakekallet er tidsbegrenset eller har skjedd for alltid. Det pønale element fremtrer tydeligere ved tidsbegrensede vedtak, særlig dersom det heller ikke stilles krav om rekvalifiserende tiltak før tillatelsen gis tilbake. Tilsvarende taler gode grunner for at man ikke står overfor en sanksjon dersom vedtaket i prinsippet er tidsbegrenset, men det likevel kan søkes om ny tillatelse så snart en kan dokumentere at kvalifikasjonskravet igjen er oppfylt.

Det finnes bestemmelser om rettighetstap/tilbakekall på mange forvaltningsområder. Ikke sjelden omfatter bestemmelsene flere grunnlag

for tilbakekall uten at disse holdes fra hverandre. Det kan derfor ofte være vanskelig å ta stilling til om man står overfor en sanksjon eller et annet forvaltningstiltak, slik utvalget bruker disse begrepene. Tilbakekall kan i praksis også skje ved at forvaltningen bruker sin (lovfestede eller ulovfestede) rett til å omgjøre det tidligere vedtak om å gi tillatelsen.

Etter utvalgets syn er det her behov for en opprydning. Utvalget anbefaler derfor at man så langt det lar seg gjøre plasserer tilbakekall som er sanksjoner og tilbakekall som ikke er sanksjoner i ulike bestemmelser. Blant annet av hensyn til EMKs forbud mot dobbeltstraff (Tilleggsprotokoll nr. 7 artikkel 4, jf. Høyesteretts dom av 11. oktober 2002), er det behov for å sondre tydelig mellom disse to gruppene. Også hensynet til den personelle kompetanse – at både straff og sanksjoner som ikke er straff bør fastsettes av domstolene når det er reist straffesak, jf. nedenfor, mens forvaltningen skal beholde kompetansen til å treffe vedtak om tilbakekall som ikke er sanksjon selv om det også verserer en straffesak – tilsier at det må være tydelig hva slags rettighetstap/tilbakekall man står overfor i den enkelte tilfelle. Utvalget slutter seg således til forslaget i høringsnotatet om å flytte bestemmelsen i vegtrafikkloven § 33 nr. 1 annet ledd annet punktum (om inndragning på grunn av sviktende edruelighet ellerandel) til § 34. Lovens § 33 bør være en bestemmelse om tap av retten til å føre motorvogn som sanksjon, mens lovens § 34 regulerer tilbakekall som ikke er sanksjon.»

Agder lagmannsrett gir uforbeholden støtte til departementets forslag til hvilke reaksjoner som bør legges til domstolene. *Borgarting lagmannsrett* mener at domstolene ikke bør behandle krav om tap av retten til å føre motorvogn på grunnlag av nektelse av å ta blodprøve, nektelse av førerkort etter vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd første punktum, sperrefrist og bruksforbud. *LO* nøyer seg med å gi særlig tilslutning til at tap av retten til å føre motorvogn undergis domstolsbehandling. *UP* og *FNH* er enige i forslagene om å overføre kompetansen til beslutte tap av retten til å føre motorvogn, kjøreforbud og forvaring av utenlandske førerkort etter førerkortforskriften § 39, sperrefrist etter vegtrafikkloven § 24 a, forbud mot å kjøre førerkortfri motorvogn etter vegtrafikkloven § 35 og tilbakekalling av kjøreseddel, jf. førerkortforskriften § 7 nr. 7, når reaksjonen skyldes straffbar handling.

Der grunnlaget for reaksjonen står i en mellomstilling, mener *Vardø tingrett* at domstolen bør avgjøre spørsmålet – «særlig der hjemmelen er den samme, som etter vegtrafikkloven § 33 nr. 1 annet ledd».

Når det gjelder vegtrafikkloven § 33 nr. 5 om midlertidig beslag, sier *UP* seg enig i at politiet fortsatt skal ta hånd om denne type reaksjonsfastsettelse i første hånd. *Norges Lastebileier-Forbund* oppfatter beslag av førerkort som en midlertidig straff, som derfor burde være gjenstand for domstolsbehandling, men erkjenner «at det kan være behov for, og dessuten at folk flest har akseptert, at promillekjøreren og den grovt uaktsomme råkjøreren i de fleste tilfellene bør kunne tas ut av trafikken umiddelbart».

6.1.3 Departementets syn

Departementet holder fast ved at kompetanseoverføringen bare bør gjelde sanksjoner som er en følge av en straffbar handling. Dette har fått bred støtte under høringen. Departementet viser særlig til uttalelsen fra Sanksjonsutvalget, som sonderer mellom på den ene side rettighetstap som sanksjon og på den annen side nektelser eller tilbakekall av kjøretillatelse, og som går inn for at denne sondringen legges til grunn for avgrensningen av domstolenes kompetanse. Med dette som utgangspunkt vil departementet nedenfor behandle hver enkelt rettslig grunnlag for seg.

Forslagene om å overføre kompetansen til domstolene må leses med det forbehold at departementet går inn for at det skal være adgang til å vedta denne type rettighetstap ved forelegg, jf. punkt 8.2.3.

6.2 Tap av retten til å føre motorvogn (inndragning av førerkort)

6.2.1 Gjeldende rett

Den som skal føre motorvogn, plikter å ha gyldig førerkort, jf. punkt 3.2. Inndragning av førerkort innebærer derfor tap av retten til å føre motorvogn.

Førerkort kan hovedsakelig inndras av to grunner. For det første kan førerkortet inndras dersom innehaveren ikke lenger oppfyller de medisinske vilkårene for å inneha det eller kravene til trafikksikkerhet eller kjøreferdigheter, jf. særlig vegtrafikkloven § 34. Dersom politiet har skjellig grunn til å tro at vilkårene etter § 34 ikke er oppfylt, kan det gis pålegg om legeundersøkelse eller helt eller delvis ny førerprøve. Hvis undersøkelsen eller førerprøven bekrefter mistanken, eller pålegget ikke etterkommes, kan førerkortet inndras. En lignende hjemmel har politiet i § 33 nr. 1 annet ledd annet

punktum, som gjelder når innehaveren «ikke er edruelig eller hans vandel for øvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre motorvogn». Det er ikke noe vilkår at innehaveren har begått noen straffbar handling.

For det annet kan inndragning finne sted dersom innehaveren blir ilagt straff eller domfelt for en straffbar handling, og hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers tilsier det, jf. § 33 nr. 1 annet ledd første punktum. Første ledd om prikkbelastningsordningen behandles for seg i punkt 6.3. Kravet om at førerkortinnehaveren skal være «ilagt straff eller domfelt» innebærer at han må ha vedtatt forelegg eller at det må foreligge en rettskraftig dom. I all hovedsak er det trafikktrekket som begrunner inndragning. Men etter bestemmelsen er det adgang til inndragning også når føring av motorvogn kan settes i tilstrekkelig klar sammenheng med annen kriminalitet, for eksempel voldtekt, ran eller narkotikaforbrytelser, jf. håndhevingsinstruksen punkt 3.2.6.

I praksis utgjør inndragning som følge av promillekjøring og grove fartsovertredelser den vesentligste delen av inndragningstilfellene, jf. punkt 11.2. Vegtrafikkloven § 34 er av mindre praktisk betydning, noe som kan skyldes at det er vanskelig for politiet å avdekke slike forhold som bestemmelsen omhandler.

Inndragningen skal som regel gjelde for et bestemt tidsrom. Varigheten avhenger av hva som er grunnlaget for reaksjonen. Det er gitt bindende retningslinjer for inndragning etter bestemte straffbare forhold. Politiet har plikt til å inndra førerkortet for minst ett år dersom inndragningen skjer på grunn av promillekjøring (§ 22), med mindre det er tale om en alkoholkonsentrasjon på under 0,5 promille eller tilsvarende, jf. § 33 nr. 2. Ved gjentatt promilleovertredelse (i løpet av en femårsperiode) skal politiet etter særlige regler i § 33 nr. 4 som hovedregel inndra førerkortet «for alltid». Et tilsvarende vedtak skal treffes overfor den som har medvirket til trafikkuhell, dersom han er ilagt straff eller domfelt for ikke å ha overholdt hjelpeplikten etter § 12. Spørsmålet om å videreføre disse og lignende utmålingsregler behandles i kapittel 9.

På tilsvarende måte er det gitt bindende retningslinjer for hvor lenge førerkortet skal inndras dersom innehaveren nekter å medvirke til gjennomføringen av utåndingsprøve mv., jf. § 33 nr. 3 og nr. 4 første ledd første punktum bokstav b og fjerde punktum. Disse reglene behandles i punkt 6.4.

Retningslinjene kan fravikes i unntakstilfeller, jf. § 39 tredje og fjerde ledd, som omtales nærmere i punkt 7.1.

For øvrig må hver sak vurderes for seg, jf. håndhevingsinstruksen punkt 3.2.1. Inndragningstiden fastsettes likevel relativt skjematisk, jf. punkt 9.1. Når vedtak er truffet, plikter innehaveren straks å levere førerkortet til politiet, jf. § 33 nr. 6.

Politiet kan bestemme at den som har fått førerkortet inndratt, ikke kan få førerkortet tilbake før han har avlagt og bestått hel eller delvis ny førerprøve, jf. førerkortforskriften § 38 fjerde ledd. I håndhevingsinstruksen er det bestemt at det som hovedregel bør besluttes ny førerprøve når inndragningen har vart i lengre tid enn seks måneder, jf. punkt 3.10.3 i instruksen. Pålegget er enkeltvedtak etter forvaltningsloven og kan påklages uten noen frist, jf. håndhevingsinstruksen punkt 3.10.1. Vedtaket treffes normalt samtidig med vedtak om tidsbestemt inndragning for overtredelse av trafikale atferdsregler, og forhåndsvarsel om ny førerprøve gis samtidig med forhåndsvarsel om inndragning av førerkort.

Se for øvrig punkt 3.4 hvor det er gjort rede for klageadgang mv.

6.2.2 Forslaget i høringsnotatet

Inndragning fordi føreren ikke lenger oppfyller vilkårene for førerkort (§ 34), har ikke tilknytning til en straffbar handling. Departementet gikk derfor i høringsnotatet inn for at tap av føreretten på dette grunnlaget fremdeles skal besluttes ved en forvaltningsavgjørelse på linje med utstedelse av førerkort. Det samme ble foreslått for vedtak etter vegtrafikkloven § 33 nr. 1 annet ledd annet punktum om manglende edruelighet og skikkethet til å føre motorvogn.

Departementet la derimot til grunn at domstolene som ledd i straffesaken bør ha kompetanse til å inndra førerkort i medhold av vegtrafikkloven § 33 nr. 1 annet ledd første punktum, nr. 2 og nr. 4 (unnatt første ledd første punktum bokstav b og fjerde punktum), jf. notatet s. 34. Tap av retten til å føre motorvogn etter disse bestemmelsene forutsetter som nevnt at føreren er ilagt straff eller domfelt for en straffbar handling.

Det kreves ikke at den straffbare handlingen er en trafikkovertrедelse i snever forstand, jf. punkt 6.2.1. I høringsnotatet ble det pekt på at det har likhetstrekk med reglene i § 33 nr. 1 annet ledd annet punktum og § 34 når førerkortet inndras fordi bilen er brukt som hjelpemiddel ved forøvelse av en forbrytelse som drap, ran eller narkotikaovertrедelser. Tilknytningen til straffbare forhold ble likevel sagt å være så sterk at tap av føreretten etter § 33 nr. 1 annet ledd første punktum alltid bør avgjøres av domstolen som ledd i straffesaken, også når

grunnlaget er andre straffbare forhold enn trafikkforseelser. Det ble vist til at det kan være lite tjenlig å splitte rettighetstapet etter denne hjemmelen opp i to, avhengig av om det er trafikkovertrедelser eller andre straffbare forhold som ligger til grunn for avgjørelsen.

Inndragning av førerkort på grunnlag av en utenlandsk straffedom reiser særskilte spørsmål. I høringsnotatet ble det lagt til grunn som best i svar med forslaget ellers, at den utenlandske domstolen skal ta stilling til spørsmålet samtidig med straffekravet:

«En slik ordning forutsetter et internasjonalt samarbeid, noe forslaget her bidrar til å legge til rette for. Inntil et slikt samarbeid eventuelt foreligger, kan sammenhengen med reglene om inndragning av førerkort som følge av straffbar handling i Norge tale for at domstolen også tar stilling til reaksjonen i dette henseende, slik tilfellet bl.a. er i Danmark. Vi ber om høringsinstansenes synspunkter.»

6.2.3 Høringsinstansenes syn

Asker og Bærum og *Østfold politidistrikter* gir uttrykkelig støtte til forslaget om at kompetansen til å beslutte tap av føreretten etter § 34 fortsatt skal ligge hos politiet. *Østfold politidistrikt* kommer til at det samme bør gjelde avgjørelser etter § 33 nr. 1 annet ledd annet punktum:

«Inndragning i medhold av vegtrafikkloven § 33 nr. 1 annet ledd annen setning p.g.a manglende edruelighet eller ikke lenger tilfredsstillende vandel har direkte sammenheng med veitrafikkloven § 24, 4. ledd. Her vil man ved vandelsvurderingen måtte knytte denne opp mot straffbare handlinger som er begått. Man vil imidlertid i disse tilfellene foreta en helhetsvurdering av vedkommendes «oppførsel» over lengre tid, og det er ikke en enkeltstående straffbar handling som ligger til grunn for inndragningen. Det er gode grunner som taler for en kompetanseoverføring også i disse sakene, men man har falt ned på at avgjørelsen tas av politiet som forvaltningsvedtak.»

Politidirektoratet mener at det har lite for seg å skille ut de tilfellene der bilkjøringen har hatt klar sammenheng med en straffbar handling uten at det foreligger noen trafikkovertrедelse i snever forstand, fordi det her er tale om så få saker at merbelastningen for domstolene må antas å bli liten. *Oslo politidistrikt* – som primært går inn for å beholde dagens ordning, jf. punkt 5.1.2 – er i resultat enig i dette. Politidistriktet mener at tap av føreretten etter vegtrafikkloven § 33 nr. 1 står i en særstilling

når vedtaket skyldes et annet straffbart forhold enn vegtrafikkforseelser:

«I de tilfeller hvor inndragning skyldes allmenne hensyn, ved for eksempel sedelighetsforbrytelser, ran, tyveritokter, helerivirksomhet eller smugling, bør inndragning etter vårt skjønn pådømmes av domstolene som tilleggsstraff. I slike tilfeller hvor førerkortreaksjonen har andre preventive hensyn enn trafikksikkerhet, er det mer naturlig å behandle spørsmålet som en integrert del av straffesaken.»

Heller ikke *Østfold* og *Vestfold politidistrikter* eller *Buskerud vegkontor* går inn for at det sondres i disse tilfellene. *Østfold politidistrikt* uttaler:

«For å få sammenheng og konsekvens i regelverket bør også inndragningsspørsmålet avgjøres av domstolene i disse sakene. Det er her, som påpekt i høringsnotatet, straffbare handlinger som ligger til grunn for en inndragning selv om de vil ha en annen karakter enn «direkte» trafikkovertredelser. Det vil videre være en praktisk og effektiv ordning at påtalemyndigheten forbereder, tar stilling til og fremmer dette ved domstolsbehandling, og ikke må avvente og ta endelig stilling til inndragningen først når rettskraftig dom foreligger. Inndragning på dette grunnlag fattes atskillig sjeldnere enn inndragning på grunnlag av trafikkovertredelser, og det må antas at merbelastningen for domstolene vil bli liten mht disse sakene.»

Vardø tingrett støtter forslaget om å la domstolen ta stilling til inndragningsspørsmål på bakgrunn av utenlandsk straffedom, så lenge dette ikke er avgjort ved den utenlandske domstolen. Tingretten presiserer samtidig at det internasjonale samarbeidet bør følges opp på dette punkt.

Også *riksadvokaten* mener at det er mest ryddig om avgjørelsen treffes i straffeprosessuelle former dersom lovovertrедelsen har skjedd og er pådømt i utlandet:

«I disse tilfeller er det avgjørende faktum rettskraftig avgjort ved den utenlandske dom. Med den omfattende praksis som etter hvert finnes vedrørende inndragning av førerkort, vil det i langt de fleste tilfeller også være klart om retten til å føre motorvogn skal trekkes tilbake på bakgrunn av den utenlandske avgjørelse. Inntil et internasjonalt samarbeid er kommet i stand på dette felt, vil derfor tilbakekallet kunne ilegges gjennom et «tilbakekallsforelegg», jf. straffeprosessloven §§ 255 og 256, og som eventuelt kan nektes vedtatt med en dermed påfølgende domstolsavgjørelse.»

Asker og Bærum politidistrikt mener «at sam-

menhengen i regelverket tilsier at domstolene tar stilling til inndragningsspørsmålet også i slike tilfeller». Også *Vestfold politidistrikt* synes å støtte forslaget. I høringsuttalelsen fra *Østfold politidistrikt* påpekes det at disse sakene skiller seg vesentlig fra de straffesakene som behandles ved en norsk domstol, ved at man her uansett ikke vil få en hurtig og samlet fastsettelse av konsekvensene av den straffbare handlingen. Politidistriktet uttrykker på denne bakgrunn tvil om kompetansen bør overføres i disse sakene, men kommer til at hensynet til sammenheng og konsekvens i regelverket må tillegges avgjørende vekt, slik at domstolene bør ta stilling til det, inntil man eventuelt får et internasjonalt samarbeid på plass.

Politidirektoratet mener derimot at kompetansen bør ligge hos politiet:

«Direktoratet vil bemerke at en utenlandsk domstol ikke kan treffe avgjørelse om at en person med norsk førerkort fradømmes retten til å føre motorvogn i Norge. Når politiet mottar melding at en person som nevnt er dømt for et forhold som kan tilsi inndragning av førerkortet, bør politiet treffe avgjørelsen, selv om kompetansen for øvrig er tillagt domstolene. I slike tilfeller er det ingen norsk domstol som skal behandle et straffekrav, idet forholdet allerede er avgjort ved et annet lands domstol.»

Rogaland politidistrikt går i likhet med direktoratet inn for at slike saker behandles som rene forvaltningssaker:

«På bakgrunn av Høyesteretts dom av 11. oktober 2002 kan en ikke se noen vesentlige grunner til at domstolene må avgjøre inndragningsspørsmålet dersom det foreligger en rettskraftig utenlandsk dom. Slike saker bør etter vår mening behandles som i dag som ren forvaltningssak. Det er førerretten til motorvogn i Norge som trekkes tilbake eller forbyes, det ilegges ikke en ny straffereaksjon. Dette bør ses på som en tilbakekalling som man gjør i forhold til andre offentlige bevillinger.»

NAF mener at et prinsipp om «mildeste reaksjonsform avhengig av land» må legges til grunn inntil et internasjonalt samarbeid løser spørsmålet.

Vegdirektoratet nøyer seg med å bemerke «at en ikke synes å være ferdig med vurderingen omkring utenlandsk førerkort. Etter vår oppfatning må dette omtales i lovendringen for å ha hjemmel for kjøreforbud. Det må være likhet i reaksjon mellom de med norsk og utenlandsk førerkort.»

Norges Lastebileier-Forbund synes å mene at den utenlandske domstolen bør være det eneste kompetente organet:

«Vi slutter oss til at det er best i samsvar med forslaget at utenlandsk domstol tar stilling til inndragningsspørsmålet samtidig med straffekravet. Et tilleggsargument for en slik løsning, sett fra vår side, er at det internasjonale samarbeide og harmonisering av praksis som dette forutsetter, vil måtte innebære en mer moderat og forståelig bruk av inndragning enn det som i dag er praksis i Norge. Vi støtter derfor at det arbeides for en slik løsning.

Med henvisning til EMK og forbudet mot dobbelt straff, er vi imot at norsk domstol skal begynne å behandle spørsmål om inndragning av førerkort etter avsagt utenlandsk straffedom. Dette bryter med forbudet mot dobbelt straff, og regelen om straff innen rimelig tid. I stedet ber vi om at man starter det internasjonale samarbeidet med sikte på harmonisering av inndragningspraksis, og heller avviker eller begrenser politiets praksis med inndragningsvedtak etter utenlandsk straffedom.»

6.2.4 Departementets syn

Etter departementets oppfatning bør den nye ordningen bare gjelde reaksjoner som er en følge av en straffbar handling, jf. punkt 6.1.3. Departementet går på denne bakgrunn inn for at politiet beholder kompetansen til å frata noen retten til å føre førerkortpliktig motorvogn som følge av at vedkommende ikke lenger oppfyller vilkårene for førerkort, jf. vegtrafikkloven § 34. Det samme gjelder for reaksjoner som fastsettes med hjemmel i § 33 annet ledd annet punktum om manglende edruehet eller skikkethet. Alternativet «vandel» i § 34 har riktignok også en viss tilknytning til straffbare forhold, men tilknytningen er etter departementets oppfatning for perifer til at reaksjonen bør overføres til domstolene.

Når reaksjonen er foranlediget av en straffbar handling som det er ilagt straff for, jf. § 33 annet ledd første punktum, bør kompetansen derimot overføres til domstolene – også når reaksjonen skyldes et straffbart forhold som ikke rammes av vegtrafikkloven. Høringen har underbygget at dette er en hensiktsmessig kompetansefordeling. Departementet viser særlig til høringsuttalelsen fra Sanksjonsutvalget, jf. punkt 6.1.2.

Når det allerede er avsagt en utenlandsk straffedom, er det ikke aktuelt å reise ny straffesak i Norge. Som Østfold politidistrikt peker på, vil ikke domstolsbehandling av rettighetskravet her gi de samme fordeler som ellers, siden man uansett ikke vil få en samlet fastsetting av konsekvensene av den straffbare handlingen. Dessuten vil sanksjonsformålet være mindre fremtredende i slike saker,

mens trafikksikkerhetsmessige hensyn må antas å ha desto større vekt. Departementet er for øvrig av den oppfatning at resultatet i Rt. 2002 s. 1216 kan gjøre det tvilsomt om avgjørelsen kan legges til domstolene. Selv om tapet fortsatt skal fastsettes relativt skjematisk, basert på forskrifter som viderefører dagens regler i håndhevingsinstruksen, jf. punkt 9.4, vil ikke en domstolsavgjørelse ha samme preg av «automatikk» som det en forvaltningsavgjørelse til oppfølging av en dom har, jf. punkt 3.5. En ny domstolsbehandling kan derfor lettere komme i strid med prinsippet som ligger til grunn for EMK 7. tilleggsprotokoll art. 4 (forbud mot dobbeltstraff).

Derimot kan det ikke være noe i veien for at tapet fastsettes av forvaltningen (i første hånd politiet), når dette skjer som en umiddelbar oppfølging av den utenlandske straffedommen. Dette krever imidlertid særskilt hjemmel, som departementet foreslår tatt inn i utkastet til § 33 ny nr. 4. Det foreslås der at vedtaket må være truffet senest 6 måneder etter at den utenlandske dommen ble rettskraftig. Dessuten foreslås kompetansen begrenset til de tilfellene hvor tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn ville vært idømt for en viss minstetid eller for alltid etter tvingende regler i eller i medhold av § 33, dersom saken opprinnelig ble fremmet for norske domstoler. Politiet vil dermed ha en svært begrenset skjønnskompetanse i disse sakene. Departementet understreker samtidig at det er grunn til å påskynde et internasjonalt samarbeid, med sikte på at reaksjonen i størst mulig utstrekning kan fastsettes av den utenlandske domstolen.

6.3 Særlig om prikkbelastning

6.3.1 Gjeldende rett

Som en oppfølging av St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001), har vegtrafikkloven § 33 nr. 1 fått et nytt første ledd som gir hjemmel for å innføre prikkbelastning av førerkort og tap av føreretten på slikt grunnlag, jf. lov 21. juni 2002 nr. 40.

Fullmaktbestemmelsen sier i seg selv lite om innholdet i et prikkbelastningssystem, som vil bli regulert nærmere i forskrift. I forskriften vil det bli fastsatt hvilke straffbare handlinger som skal omfattes, hvordan lovbruddene skal registreres og når slike registreringer skal medføre tap av retten til å føre motorvogn. Videre vil lengden på registreringsperioden og inndragningstiden bli regulert, jf. Ot.prp. nr. 71 (2001–2002) Om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (prikkbelastning

av førerkort) s. 1.

I hovedtrekk skal prikkbelastningsordningen gå ut på at den som blir ilagt straff ved vedtatt forelegg (herunder forenklet forelegg) eller dom, skal få overtredelsen registrert med normalt to prikker, jf. proposisjonen s. 2. Får førerkortinnehaveren registrert åtte prikker eller mer i løpet av en treårsperiode, skal førerkortet inndras i seks måneder, med mulighet for nedsettelse i tilfeller hvor det foreligger særdeles formildende omstendigheter ved siste overtredelse. Det legges opp til at føreren skal orienteres om at vedtakelse av utstedt forelegg vil føre til prikkbelastning, jf. proposisjonen s. 10. Vedkommende vil da kunne velge å nekte vedtakelse, med den følge at saken går til domstolsbehandling. Vedtak om tap av føreretten som følge av prikkbelastning skal kunne påklages til Politidirektoratet.

De straffbare forhold som inngår i prikkbelastningssystemet, skal være alvorlige vegtrafikkovertrедelser, men ikke så alvorlige at de kvalifiserer til tap av føreretten ved første gangs overtredelse, jf. proposisjonen s. 2, hvor det antydes at prikkbelastningsordningen er aktuell for fartsovertrедelser, kjøring i strid med trafikksignal, ulovlig forbikjøring og overtredelse av vikepliktsregler.

Tap av føreretten som følge av prikkbelastning skal skje uavhengig av tap av føreretten på annet grunnlag. For eksempel vil tap av føreretten som følge av at en førerkortinnehaver blir ilagt straff for overtredelse av vegtrafikkloven § 22 første eller annet ledd, ikke medføre at tidligere ilagte prikker etter forskriften om prikkbelastning bortfaller, jf. proposisjonen s. 12.

6.3.2 Forslaget i høringsnotatet

I høringsnotatet ble det vist til Ot.prp. nr. 71 (2001–2002) s. 6, hvor Samferdselsdepartementet har lagt til grunn at prikkbelastningssystemet i hovedtrekk vil kunne bestå uavhengig av en eventuell kompetanseoverføring. Det ble videre uttalt at tap av føreretten på grunn av prikkbelastning, jf. vegtrafikkloven § 33 nr. 1 første ledd, bør avgjøres i forbindelse med straffesaken, enten i et forelegg eller etter domstolsbehandling. Forholdene som ligger til grunn for de tidligere registreringene («prikkene»), vil allerede være rettskraftig avgjort ved forelegg/forenklet forelegg eller dom. På denne bakgrunn ble det konstatert at domstolene bare vil måtte forholde seg til den overtredelsen som medfører tap av føreretten.

6.3.3 Høringsinstansenes syn

Hordaland statsadvokatembeter kommenterer for-

slaget om at domstolen i forhold til prikkbelastningssystemet bare må forholde seg til ileggelsen av den eller de prikkene som utløser rettighetstapet:

«Vi er usikre på om dette er den mest hensiktsmessige løsning idet det i realiteten ikke vil bli noen realitet i overprøvingsadgangen. Et alternativ kan være at prikkreaksjonen tas med i for eksempel det forelegget som omhandler straffereaksjonen. Vi nevner i den forbindelse at i saken *Malige vs. Frankrike* ble tap av «poeng» (et omvendt prikkbelastningssystem) vurdert til å være straff (criminal charge).»

NAF mener at prikkbelastningssystemet nødvendigvis en grundigere utredning dersom man velger å gjøre tap av retten til å føre motorvogn til et selvstendig straffalternativ:

«Det norske prikkbelastningssystem er som departementet påpeker, ikke iverksatt enda. I systemet ligger at «siste» overtredelse som gir prikk, skal resultere i inndragning. Det ligger forutsetningsvis i dette at overtredelsen i seg selv ikke vil danne et grunnlag for inndragning, men er et resultat av akkumulerte forhold som hver for seg allerede har fått sin selvstendige straffereaksjon.

Slik NAF ser det bør departementet vurdere lovligheten av prikkbelastningssystemet i forhold til EMK, samt avgjørelser fattet av EMD. Vi tillater oss her å peke på R.T.-saken (R.T. mot Sveits 30. mai 2000) hvor EMD oppstiller et samtidighetskrav («at the same time»), samt til EMK Art. 6 hvor det oppstilles krav om at man har krav på å få saken opp for domstolen «within a reasonable time». Også Norges Høyesterett synes å legge til grunn et samtidighetsprinsipp i Østhus-saken av 11. oktober 2002.»

6.3.4 Departementets syn

Prikkbelastningssystemet vil i hovedsak bestå uavhengig av forslaget i proposisjonen her om å la domstolene som ledd i straffesaken avgjøre om føreretten skal tapes på grunn av en straffbar handling, jf. Ot.prp. nr. 71 (2001–2002) om lov om endring i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (prikkbelastning av førerkort) s. 6. Spørsmålet under høringen har vært om det er behov for å justere ordningen med prikkbelastning for å tilpasse det til forslaget om å la domstolene avgjøre om retten til å føre motorvogn skal tapes som følge av en straffbar handling. Det eneste spørsmålet som har reist seg, er om den enkelte prikkbelastningen skal tas med i den det forenklede forelegget, forelegget eller dommen som slutfører strafforfølgningen av det

forholdet som ligger til grunn for prikkbelastningen, eller om prikkbelastningen skal være en registrering som skjer automatisk etter at straff er ilagt. Hvis det siste alternativet skal legges til grunn, vil domstolen ta uttrykkelig stilling til prikkbelastningen først når antallet prikker er så høyt at det utløser et tap av retten til å føre motorvogn.

I lys av høringsinstansenes uttalelser vil departementet presisere at det uansett valg av løsning vil være mulig å få prøvd for domstolene om det var grunnlag for å straffefølge forholdet som førte til den enkelte prikkbelastningen. Hvis domstolene skulle komme til at det ikke var grunnlag for straff, vil det heller ikke være grunnlag for prikkbelastning. Ved å velge en løsning der prikkbelastningen tas med i forelegget eller tiltalen og avgjøres uttrykkelig i straffesaken, kommer det likevel bedre frem at også den enkelte prikkbelastningen er gjenstand for domstolskontroll. Departementet går derfor inn for at prikkbelastningsforskriften utformes i tråd med dette, slik at den enkelte prikkbelastningen skal avgjøres i forbindelse med straffesaken på lik linje med tap av retten til å føre motorvogn.

6.4 Særlig om vegtrafikkloven § 33 nr. 3 mv.

6.4.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 33 nr. 3 fastslår at førerkortet (eller mopedførerbeviset) skal inndras for minst 2 år «dersom innehaveren nekter å medvirke til at det blir tatt utåndingsprøve, blodprøve eller foretatt klinisk legeundersøkelse som nevnt i § 22 a tredje ledd.» Dersom innehaveren også tidligere har fått inndratt førerkortet på dette grunnlaget, eller som følge av en promilleovertredelse, skjerpes den pliktige rettighetstapsperioden etter reglene i § 33 nr. 4.

Ifølge § 33 nr. 4 første ledd første punktum bokstav b skal førerkortet i så fall inndras «for alltid», med mindre den tidligere overtredelsen var et tilfelle av promillekjøring med en alkoholkonsentrasjon på under 0,5 promille eller tilsvarende. I så fall skal førerkortet inndras for minst 2 år, jf. nr. 4 fjerde punktum.

Hvis den som opptrer på en slik måte mangler førerkort, skal det i stedet fastsettes en sperrefrist, jf. formuleringen «eller opptrer han ellers på en måte som ville ført til inndragning etter regler som nevnt» i § 24 a annet ledd.

En «nektelse» foreligger når den mistenkte er klar over at han er blitt pålagt å underkaste seg ut-

åndingsprøve mv., og videre er klar over at han nekter å medvirke til dette, jf. håndhevingsinstruksen punkt 3.3.11.1. Nektelsen vil etter omstendighetene kunne være straffbar etter straffeloven § 326, men inndragning er ikke betinget av slik strafforfølgning.

Straffelovrådet foreslo å oppheve vegtrafikkloven § 33 nr. 3, jf. NOU 1987: 11 Promillekjøring s. 92–93. Begrunnelsen var i hovedsak at reaksjonen i realiteten er en straffereaksjon overfor unnlatelse av å medvirke til sin egen domfellelse for promilleovertredelser. En slik reaksjon samsvarer dårlig med det grunnleggende straffeprosessuelle prinsipp om at en mistenkt ikke har plikt til å medvirke til sin egen domfellelse, jf. særlig straffeloven § 167 første ledd. Videre viste Straffelovrådet til innføringen av plikten for leger til «på anmodning av politiet å undersøke og ta blodprøve av en person som er mistenkt for straffbart forhold under påvirkning av alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel når dette er hjemlet i lov og kan skje uten fare», jf. den tidligere legeloven 13. juni 1980 nr. 42 § 47 første ledd. På bakgrunn av at slik blodprøve kunne gjennomføres med politiets makt, så ikke Straffelovrådet at det forelå «noe særlig praktisk behov for den straffereaksjon mot nektelsen som i realiteten ligger i at den siktede mister førerkortet», jf. NOU 1987: 11 s. 93. Justisdepartementet mente imidlertid at man hadde bruk for en sanksjon mot nektelse av medvirkning, inntil også offentlig godkjente sykepleiere og fysiokjemikere fikk adgang til å ta blodprøve, jf. Ot.prp. nr. 65 (1987–88) s. 22. Selv om departementet i samme proposisjon foreslo en slik adgang i vegtrafikkloven § 22 tredje ledd som ble vedtatt og trådte i kraft, se nedenfor, ble § 33 nr. 3 opprettholdt på dette punktet.

6.4.2 Forslaget i høringsnotatet

I dag følger det av helsepersonelloven 2. juli 1999 nr. 64 § 12 første ledd at lege, sykepleier og bioingeniør som hovedregel har en plikt til å følge en eventuell anmodning fra politiet om å ta blodprøve eller gjennomføre en lignende undersøkelse av personer som er mistenkt for straffbart forhold under påvirkning av alkohol mv., såfremt inngrepet er hjemlet i lov og kan «skje uten fare». Lovhjemmen det er vist til, er plassert i vegtrafikkloven § 22 a tredje ledd annet punktum.

Ettersom departementets tidligere hovedinnvending mot å oppheve vegtrafikkloven § 33 nr. 3 er bortfalt, foreslo departementet i høringsnotatet s. 47 at bestemmelsen oppheves. Samtidig gikk departementet inn for å oppheve de tilhørende reglene i § 33 nr. 4 første ledd første punktum bokstav b

og fjerde punktum. Departementet sluttet seg til Straffelovrådets argumentasjon. Dessuten ble det vist til at inndragningshjemlene er lite benyttet i praksis, og til at man ikke har slike regler i de øvrige nordiske land. Departementet la til grunn at en endring på dette punktet ikke ville svekke reaksjonssystemet mot promillekjøring, men ba om høringsinstansenes syn.

6.4.3 Høringsinstansenes syn

Agder og Borgarting lagmannsretter, Solør og Vardø tingretter, riksadvokaten, Oslo, Vestfold og Troms politidistrikter, NAF og Yrkestrafikkforbundet støtter forslaget om å oppheve vegtrafikkloven § 33 nr. 3 og tilsvarende bestemmelser. *Riksadvokaten* uttaler:

«En finner likevel grunn til å bemerke at det som utgangspunkt for høringsinstansenes vurderinger, hadde vært en fordel om høringsbrevet inneholdt oversikt i hvor mange tilfeller bestemmelsen årlig anvendes. Selv om plikten til å bidra til egen fellelse gjennom å tåle innhenting av biologisk materiale, etter praksis ikke er i strid med EMK art 6 om rettferdig rettergang, er det ikke umiddelbart tiltalende at en slik plikt er tungt sanksjonert. Ganske særlig gjelder dette når sanksjonen ikke er nødvendig for en effektiv håndheving, idet – som departementet påpeker – politiet har rett til å bruke makt (jf. politiloven § 6) og helsepersonell plikt til å medvirke (jf. helsepersonelloven § 12). Det er riktig nok et gode i seg selv hvis bruk av makt kan unngås, men om bestemmelsen i vegtrafikkloven § 33 nr. 3 bidrar til dette, avhenger av om den virker motiverende på motorvognførere i kontrollsituasjonen. På generelt grunnlag er det flere forhold som trekker i retning av at bestemmelsens betydning som motivasjonsfaktor er begrenset. Det ligger i sakens natur at de fleste personer vil være påvirket, og således ha redusert evne til å resonnere rasjonelt. Dertil kommer at langt de fleste vil få førerkortreaksjoner også på grunn av det forhold de er mistenkt for, slik at «grenseskaden» ved å nekte er forholdsvis begrenset. Samlet sett leder disse forhold til at riksadvokaten – som nevnt – ikke har bemerkninger til at bestemmelsene oppheves som foreslått.»

Oslo politidistrikt begrunner sitt standpunkt med at bestemmelsen fremstår som en straffrussel overfor dem som motsetter seg blodprøve, og derfor ikke kan direkte forankres i trafikksikkerhets-hensyn. Politidistriktet anfører videre at regelen ikke lenger er så aktuell nå som helsepersonell er forpliktet til å medvirke til at det tas blodprøve, også når prøven gjennomføres ved tvang.

Politidirektoratet, Asker og Bærum politidistrikt, UP og Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund mener derimot at bestemmelsene bør videreføres. *UP* sier seg enig i at det kan være betenkelig å gi en reaksjon for ikke å medvirke til egen domfellelse, men mener likevel at det er behov for bestemmelsen, og uttaler – med tilslutning fra *Politidirektoratet* – følgende:

«I dag benyttes i stor grad «Utåndingsinstrumentet» som bevis i promillesak. Uten medvirkning fra mistenkte kan instrumentet ikke benyttes og blodprøve må tas. Slik bestemmelsen nå foreligger er det ikke nødvendig å benytte maktmidler for å sikre bevis, noe som må gjøres ved evt. bortfall av bestemmelsen. Dette kan igjen føre til at helsepersonell opplever en situasjon så kritisk at vedkommende finner at loven ikke lenger er oppfylt «uten fare» og den mistenkte kan gå ut som «fri mann». Dette vil etter mitt syn være et dårlig signal og som på sikt kan svekke trafikksikkerheten. «Bare en er vanskelig nok går alt bra.»»

Asker og Bærum politidistrikt antar at bestemmelsen i en viss grad kan forebygge at bevis for kjøring i påvirket tilstand går tapt.

Dersom bestemmelsene videreføres, går *Solør og Vardø tingretter, Asker og Bærum og Vestfold politidistrikter og Yrkestrafikkforbundet* inn for at kompetansen til å frata vedkommende retten til å føre motorvogn legges til domstolene. *Agder lagmannsrett, Politidirektoratet og Troms politidistrikt* går i så fall inn for at kompetansen fortsatt skal ligge hos politiet. *Agder lagmannsrett* mener at spørsmålet beror på om tap av føreretten gjøres til en straffereaksjon:

«Hvorvidt kompetansen til å beslutte inndragning i det sistnevnte tilfelle bør overlates til domstolene dersom adgangen likevel beholdes, bør ses i sammenheng med hvilken modell som ellers velges for reaksjonen. Som vi kommer tilbake til nedenfor, mener vi de beste grunner taler for å anse inndragning som straff. I og med at nektelse av å medvirke til blodprøve ikke er sanksjonert med straff i dag, og at det neppe kan være noen grunn til endring for så vidt, bør inndragning på dette grunnlaget i tilfelle fortsatt besluttes administrativt.»

Dersom nektelsen i seg selv gjøres straffbar, mener *Politidirektoratet* at spørsmålet om tap av føreretten likevel må tas med i straffesaken.

6.4.4 Departementets syn

Departementet ser ikke behov for å videreføre de aktuelle hjemlene for tap av føreretten, og opprett-

holder derfor forslaget om å oppheve dem, under henvisning til begrunnelsen i høringsnotatet og uttalelsene fra flertallet av de høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet. I tråd med dette foreslås også det særskilte alternativet i § 24 a annet ledd opphevet, jf. punkt 6.7.4.

Når det gjelder uttalelsene fra UP og Politidirektoratet, vil departementet gjøre oppmerksom på at reservasjonen «skje uten fare» i helsepersonelloven § 12 bare tar sikte på situasjoner hvor undersøkelsene vil innebære fare for pasienten, for eksempel fordi han er bløder, jf. Ot.prp. nr. 13 (1998–99) Om lov om helsepersonell m v (helsepersonelloven) s. 223. Samtidig er det grenser for hvor langt undersøkelsesplikten strekker seg. Dette er betraktet som så selvsagt at det ikke går frem uttrykkelig, jf. om den tilsvarende bestemmelsen i legeloven i Ot.prp. nr. 1 (1979–80) s. 197–198. Som det også understrekes der, vil imidlertid bistanden fra politiet medføre at disse situasjonene sjelden eller aldri kan tenkes å medføre noen fare for dem som plikter å gjennomføre undersøkelsene:

«Erfaring synes imidlertid å vise at når en vrangvillig mistenkt forstår at det er alvor at man vil ta blodprøve, og at ingen støtte er å få hos legen heller, da finner han seg i det. Faktisk er det ytterst sjelden at det blir spørsmål om virkelig å bruke makt, det er nok at politiet er der. Maktbruk og vold mot politiet vil det lettere kunne bli spørsmål om i forbindelse med anholdelse, sjelden når man er kommet så langt som til legeundersøkelse og blodprøve.»

Dersom det likevel oppstår et tilfelle hvor det for eksempel utøves vold eller forsøk på vold, kan både nektelsen og integritetskrenkelsen strafforfølges, og følgelig også gi grunnlag for å frata vedkommende retten til å føre motorvogn. Etter departementets oppfatning er det ikke grunnlag for å hevde at å oppheve vegtrafikkloven § 33 nr. 3 mv. vil svekke trafikksikkerheten, slik et mindretall av høringsinstansene frykter.

6.5 Nektelse av førerkort

6.5.1 Gjeldende rett

Med nektelse av førerkort sikter man normalt til at en søknad om førerkort avslås, under henvisning til at ett eller flere av vilkårene i vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd til bestått førerprøve, helse, edruelighet og vandel ikke er oppfylt. Nektelse er (i all hovedsak) en fakultativ reaksjon, det vil si at avgjørelsen treffes etter skjønn. Det foreligger ingen kjent stati-

stikk om omfanget av nektelsesvedtak, men det er grunn til å tro at de aller fleste vedtak av denne art treffes fordi vilkårene til edruelighet og vandel ikke er oppfylt.

Nektelse av førerkort skal ha formen «for tiden». Det er den lokale trafikkstasjonen som formelt treffer vedtak om nektelse, men politiet vurderer hvorvidt vilkåret «må være edrueelig, og ... ikke være noe å si på hans vandel ellers» er oppfylt, og treffer i motsatt fall vedtak om avslag på søknaden om førerkort. Ved vurderingen tas det utgangspunkt i bøte- og strafferegisteret. Vandelskravet praktiseres slik at erverv av førerkort som hovedregel ikke skal nektes dersom lovbruddet ikke har sammenheng med føring av motorvogn eller atferd i trafikken. Er det registrert forhold som har betydning for adgangen til å erverve førerkort, vil det som utgangspunkt ikke bli utstedt førerkort før det har gått minst ett år siden den straffbare handlingen ble begått. Se for øvrig håndhevingsinstruksen punkt 3.1.11 til 3.1.13.

Se også punkt 3.4 om klageadgang mv.

6.5.2 Forslaget i høringsnotatet

Departementet uttalte i høringsnotatet at nektelse av førerkort etter vegtrafikkloven § 24 fjerde punktum om mangelfull vandel og edruelighet må kunne sammenlignes med andre situasjoner hvor et forvaltningsorgan avslår en bevillings-søknad på grunn av svikt i søkerens personlige kvalifikasjoner. Det ble lagt til grunn at edruelighetsvurderingen har klare likhetstrekk med vurderingen etter § 34, og at det vil være lite hensiktsmessig å belaste domstolene med denne type saker. Om vandelsalternativet ble det uttalt at dette har en sterkere tilknytning til straffbare handlinger, men at slike vurderinger også må foretas i andre typer forvaltningssaker, og at det legges opp til en helhetsvurdering som ikke knytter seg direkte til en bestemt straffbar handling. Departementet gikk derfor inn for at nektelse av førerkort fortsatt bør være et forvaltningsvedtak, jf. høringsnotatet s. 35.

6.5.3 Høringsinstansenes syn

Politidirektoratet, Vestfold politidistrikt og Sogn og Fjordane vegkontor sier seg uttrykkelig enig i at kompetansen til å nekte førerkort etter vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd første punktum fortsatt bør ligge hos politiet. *Politidirektoratet* påpeker at ved vandelsvurderingen er tapet av førerretten begrunnet i førerkortinnehaverens oppførsel over lengre tid, og ikke på grunnlag av en enkeltstående straffbar handling, som i de øvrige tilfellene.

Ingen av høringsinstansene går inn for at kompetansen bør overføres til domstolene.

6.5.4 Departementets syn

Nektelse av førerkort etter vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd er, og bør fortsatt være, overlatt til forvaltningen. Nektelse av førerkort er et typisk forvaltningsvedtak på linje med tilbakekall av føreretten etter § 34, bare med den forskjell at § 34 retter seg mot dem som allerede har et førerkort, men som ikke lenger oppfyller vilkårene, jf. punkt 6.2.1. Etter departementets – og høringsinstansenes – oppfatning bør domstolene ikke belastes med denne type saker (med mindre det er tale om å prøve lovligheten av forvaltningens avgjørelse). Det foreslås derfor ingen endringer i § 24.

6.6 Kjøreforbud og forvaring av utenlandske førerkort

6.6.1 Gjeldende rett

Også innehavere av utenlandsk førerkort kan nektes å føre motorvogn i Norge, jf. førerkortforskriften § 39 nr. 1, som gir reglene for innehavere av norsk førerkort tilsvarende anvendelse så langt de passer og ikke annet er fastsatt. Men fordi norske forvaltningsmyndigheter ikke kan nekte innehaveren å føre motorvogn i utlandet, kan førerkortet som hovedregel ikke beslaglegges eller inndras etter vegtrafikkloven §§ 33 og 34. I stedet kan politiet nedlegge kjøreforbud og førerkortet tas i forvaring. Det er gitt nærmere regler om den videre fremgangsmåten i førerkortforskriften § 39 nr. 2 og 3. Se for øvrig punkt 3.4 om klageadgang mv.

6.6.2 Forslaget i høringsnotatet

Verken Strukturutvalget eller tidligere utvalg har utredet om en nyordning med domstolsbehandling også bør omfatte kjøreforbud og forvaring av førerkort, jf. førerkortforskriften § 39. Men dersom kjøreforbud nedlegges som følge av en straffbar handling, kan sammenhengen med de tilsvarende reglene i vegtrafikkloven § 33 tale for at en utlending med utenlandsk førerkort som for eksempel blir domfelt for promillekjøring, får saken om kjøreforbud avgjort av domstolene. Departementet ba i høringsnotatet s. 35–36 om høringsinstansenes syn på dette, samtidig som det ble reist spørsmål om begrepet forvaring bør videreføres og om den rettslige plasseringen av bestemmelsene.

6.6.3 Høringsinstansenes syn

De høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet, er enige i at domstolenes kompetanse bør være den samme, uavhengig av om retten til å føre motorvogn er knyttet til et norsk eller utenlandsk førerkort.

Borgarting lagmannsrett finner det naturlig at domstolene gis kompetanse til å nedlegge kjøreforbud, dersom en utlending med utenlandsk førerkort blir dømt i Norge. *Riksadvokaten* er av samme oppfatning:

«I samsvar med synspunktet om at det er grunn til å tilstrebe et enhetlig og ryddig system, mener riksadvokaten at også i forhold til førere med utenlandsk førerkort bør tilbake trekkingen skje i det straffeprosessuelle system.»

Også *NAF* og *Norges Lastebileier-Forbund* går inn for at denne type spørsmål domstolsbehandles. *NAF* begrunner dette med rettssikkerhetssyn og likhetstankegang, mens *Norges Lastebileier-Forbund* viser til at man derved får en naturlig sammenheng i systemet. Forbundet uttaler dessuten at «i den grad en norsk sjåfør vil få førerkortet beslaglagt på stedet, er det ... et absolutt krav at den utenlandske sjåføren, for samme forhold, umiddelbart får et midlertidig kjøreforbud i Norge.»

Politidirektoratet slutter seg til *Vestfold politidistrikt*, som uttaler at domstolen bør kunne fradømme en utlending retten til å føre motorvogn i Norge, dersom utlendingen blir domfelt for forhold som etter norske regler vil medføre tap av retten til å føre motorvogn. Disse høringsinstansene mener derfor at det på vanlig måte også bør kunne tas beslag av utenlandsk dokumenter som legitimerer denne retten. Videre pekes det på «at førerkortforskriften § 34a likestiller norsk førerkort med utenlandsk førerkort utstedt innen EØS-området for så vidt gjelder førerretten, og at slike førerkort også i forhold til inndragning/frakjenning av førerretten bør likestilles med norske».

Når det gjelder ordvalget, gir *Borgarting lagmannsrett* og *Vestfold politidistrikt* uttrykk for at begrepet forvaring er lite egnet. *Borgarting lagmannsrett* viser til at det nå har «en helt annen betydning i strafferetten». *Riksadvokaten* tar til orde for en harmonisering av begrepsbruken:

«Tas Sanksjonsutvalgets forslag om at ordet «inndragning» ikke lenger skal benyttes til følge, men at reaksjonen kalles «tap av retten til å føre motorvogn» kan man i forhold til fører med utenlandsk førerkort bare føye til «..... motorvogn i Norge.»

6.6.4 Departementets syn

Departementet er enig med de høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet, og går inn for at domstolene også bør ta stilling til om en innehaver av et utenlandsk førerkort skal miste retten til å føre motorvogn som følge av en straffbar handling. Reaksjonen fremstår like mye som en sanksjon i disse tilfellene som når føreretten er gitt av norske myndigheter.

Kompetanseoverføringen krever ingen endring i førerkortforskriften § 39, som gir reglene i forhold til norske førerkort tilsvarende anvendelse. Det er derfor snarere slik at det ville vært unntaket fra dette prinsippet som ville kreve en begrunnelse.

Ingen av høringsinstansene har uttalt seg om plasseringen av bestemmelsen. Departementet har imidlertid kommet til at bestemmelsen bør videreføres på forskriftsnivå, siden den i hovedsak gjelder praktiske detaljregler om hvordan en løser den omstendighet at kjøreforbudet bare gjelder i Norge. Bestemmelsen henviser ellers til de tilsvarende reglene for norske førerkort, jf. foran, og har ingen avvikende regler når det gjelder vilkårene for tap av retten til å føre motorvogn. Departementet ser derfor ikke behov for at bestemmelsen innarbeides i vegtrafikkloven.

Når det gjelder valg av terminologi, må det tas endelig stilling til dette i forbindelse med den pågående revisjonen av førerkortforskriften. Departementet er enig i at forvaringsbegrepet neppe bør videreføres. Det er liten fare for forveksling med den nye straffarten forvaring, jf. straffeloven § 39 c flg., siden det her ikke er tale om en reaksjon som idømmes, men om en fellesbetegnelse for politiets oppfølging av reaksjonen. Det bør likevel unngås å benytte samme begrep i to helt forskjellige betydninger. I valget av en annen passende fellesbetegnelse er det sentralt at begrepet understreker at reaksjonen har karakter av å være betinget, i motsetning til inndragning, som fremstår som en mer definitiv reaksjon. Departementet antar at suspensjon av retten til å føre motorvogn kan være en betegnelse som bør overveies, eventuelt med tilføyelsen «i Norge», slik riksadvokaten foreslår.

6.7 Sperrefrist for utstedelse av førerkort

6.7.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 24 a har regler om sperrefrist for utstedelse av førerkort, som innebærer at det må

gå en viss tid før den det gjelder, kan få førerkort. Bestemmelsen retter seg altså mot den som ikke allerede har (gyldig) førerkort.

Av første ledd fremgår det at den som kjører motorvogn uten gyldig førerkort, får en sperrefrist på seks måneder fra det tidspunkt den ulovlige kjøringen fant sted. Dersom vedkommende er yngre enn den lovlige minstealderen for slikt førerkort, løper sperrefristen til det er gått seks måneder fra det tidspunkt han oppnår minstealderen. Hvis det er voldt «større skade» ved kjøringen, utvides sperrefristen til ett år. I motsetning til ved nektelse av førerkort, der det gjelder skjønnsmessige kriterier, jf. punkt 6.5.1, inntreffer sperrefristen etter § 24 a første ledd automatisk når lovens vilkår er oppfylt. Det treffes med andre ord ikke noe særskilt vedtak om sperrefrist i disse tilfellene.

Paragraf § 24 a annet ledd oppstiller regler som er parallelle med § 33 om tap av retten til å føre motorvogn, jf. punkt 6.2.1. Dersom noen blir ilagt straff for overtredelse som etter tvingende regler ville ha ført til inndragning etter § 33 hvis vedkommende hadde hatt førerkort, skal det fastsettes en sperrefrist tilsvarende den inndragningstiden som i tilfelle skulle ha vært fastsatt etter vedkommende bestemmelse i § 33 nr. 2 til 4. Det samme gjelder hvis noen opptrer på en måte som nevnt i § 33 nr. 3, jf. formuleringen «eller opptrer han ellers på en måte som ville ført til inndragning etter regler som nevnt».

Tredje ledd gir adgang til å fastsette en midlertidig sperrefrist, dersom vedkommende med skjellig grunn er mistenkt for et straffbart forhold som kan ha betydning for adgangen til å få førerkort. Adgangen er lite benyttet i praksis. Reaksjonen er identisk med den midlertidige sperrefristen for utstedelse av kjøreseddel, jf. punkt 6.9.1, og har ellers likhetstrekk med beslag av førerkort og midlertidig tilbakekall av kjøreseddel. Det er ikke fastsatt noen minste- eller lengstetid for den midlertidige sperrefristen. Men den kan ikke overstige 3 måneder uten kjennelse av tingretten, uavhengig av om det foreligger samtykke fra den personen det gjelder. Det er antatt at tingretten kan prøve alle sider ved spørsmålet om midlertidig sperrefrist kan nedlegges av politiet eller ikke, blant annet hensiktsmessighetsvurderingen (forvaltningsskjønnet).

Se for øvrig punkt 3.4 om klageadgang mv.

6.7.2 Forslaget i høringsnotatet

Departementet pekte i høringsnotatet s. 36 på at de hensyn som gjør seg gjeldende for en domstolsbehandling av spørsmålet om føreretten skal tapes, også kan anføres for å la domstolene avgjøre om

det skal oppstilles sperrefrist for utstedelse av førerkort på grunn av straffbart forhold, jf. vegtrafikkloven § 24 a annet ledd. Det ble samtidig pekt på at sperrefristen er en skranke for å bli tildelt førerkort, og at det derfor er en noe annen situasjon enn når noen blir fratatt et førerkort som han eller hun disponerer. Det er hevdet at hensynet til rettssikkerhet ikke veier så tungt i disse tilfellene som når det gjelder tap av retten til å føre motorvogn, samtidig som det straffbare forholdet bare sjelden blir brakt inn for domstolene, jf. NOU 1981: 8 s. 57. Departementet reiste likevel spørsmål om kompetansen til å fastsette sperrefrist etter § 24 a annet ledd burde overføres til domstolene, fordi avgjørelsene treffes etter de samme vurderinger som i inndragningssakene.

Departementet foreslo derimot ingen endring for fastsettelse av sperrefrist etter § 24 a første ledd, som er en automatisk og lovbundet følge av at man har kjørt motorvogn uten gyldig førerkort. I slike tilfeller treffes det ikke noe særskilt vedtak, og departementet la derfor til grunn at denne delen av bestemmelsen ikke vil bli berørt av en eventuell nyordning.

6.7.3 Høringsinstansenes syn

De fleste høringsinstansene som uttaler seg om spørsmålet, går inn for at kompetansen til å fastsette sperrefrist etter vegtrafikkloven § 24 a annet ledd overføres til domstolene: *riksadvokaten*, *Politidirektoratet*, *Hordaland statsadvokatembeter*, *Asker og Bærum*, *Østfold* og *Rogaland politidistrikter*, *Yrkestrafikkforbundet* og *Norges Lastebileier-Forbund*. *Riksadvokaten* uttaler:

«Retten til å føre motorvogn er en rett som er åpen for alle som fyller vilkårene, og det ligger i den enkeltes hånd å erverve retten. Når det på bakgrunn av straffbart forhold legges begrensninger i adgangen til å kvalifisere seg, er riksadvokaten enig med departementet i at avgjørelsen har så stor likhet med tilbakekall av en ervervet rett, at behandlingsmåten bør være den samme.»

Politidirektoratet og *Asker og Bærum politidistrikt* begrunner sitt syn med at fastsettelse av sperrefrist etter § 24 a annet ledd langt på vei må sidesettes med tap av førerretten på grunn av tilsvarende forhold. *Rogaland politidistrikt* viser til at domstolsbehandling vil gi «en mer rasjonell saksbehandling». *Østfold politidistrikt* peker på vesentlige ulikheter mellom sperrefrist og andre former for tap av retten til å føre motorvogn, men har lagt avgjøren-

de vekt på hensynet til harmoni og konsekvens i lovgivningen:

«Politidistriktet er av den oppfatning at det å nedlegge sperrefrist for erverv av førerkort stiller seg noe annerledes enn det å frata noen en allerede ervervet rett til å føre motorvogn. Det fremstår som noe mindre inngripende. Videre vises det til at avgjørelsen om sperrefrist treffes i de tilfelle hvor det ifølge loven foreligger en obligatorisk inndragning og minstetid. Det er således mindre som er overlatt til politiets skjønn. Likevel taler en harmoni og konsekvens i systemet for at også kompetansen til å nedlegge sperrefrist overføres domstolene.»

Yrkestrafikkforbundet går inn for at kompetansen skal legges til domstolene, fordi «hensynet til rettssikkerheten også gjør seg gjeldende i disse tilfellene». *Norges Lastebileier-Forbund* uttaler generelt at sperrefrist som foreslås med utgangspunkt i en straffbar handling, bør avgjøres av domstolene av hensyn til «sammenheng i systemet».

Indre Follo tingrett går derimot inn for at fastsettelse av sperrefrist etter § 24 a annet ledd fortsatt bør høre under forvaltningen. *Vardø tingrett* mener at mange av de hensyn som taler for å overføre kompetansen til domstolene, også gjør seg gjeldende ved illeggelse av sperrefrist for utstedelse av førerkort, men at arbeidsmengden muligens kan tilsi at denne type saker fortsatt avgjøres av politiet.

Hordaland statsadvokatembeter er ikke enig med departementet i at fastsettelse av sperrefrist etter § 24 a første ledd bør falle utenfor nyordningen:

«På side 36 i notatet foreslås det at sperrefrist som følge av kjøring uten førerkort ikke skal omfattes, idet dette er en automatisk reaksjon. Dette baserer seg imidlertid på den tilfeldighet at loven er utformet på denne måten i dag. Prinsipielt sett er det intet som skiller førerkortreaksjoner som følge av denne type overtredelser fra andre overtredelser.»

6.7.4 Departementets syn

Departementet holder fast ved at det ikke bør gjøres endringer i vegtrafikkloven § 24 a første ledd. Grunnlaget for sperrefristen er også her et straffbart forhold, og reaksjonen har derfor et element av sanksjon ved seg. Etter departementets oppfatning er det imidlertid vel så nærliggende å rubrisere reaksjonen som et grunnlag for nektelse, som må sammenlignes med § 24 fjerde ledd, jf. punkt 6.5, og som derfor hører naturlig inn under forvaltningens kompetanseområde. Det er særlig to forhold som begrunner dette. For det første inntre-

som nevnt sperrefristen automatisk, som en direkte følge av loven, uten at det er nødvendig med noe vedtak. For det andre er det ikke noe vilkår for at sperrefristen skal inntre, at vedkommende er ilagt straff for en straffbar handling. Departementet ser heller ikke behov for å belaste domstolene med slike saker. Forutsetningen for at domstolsbehandling skal ha noen reell betydning, er at det åpnes for et visst skjønn ved fastsettelsen av sperrefristens lengde. Det kan imidlertid ikke sees å være behov for slike endringer. Bortsett fra Hordaland statsadvokatembeter er det heller ingen av høringsinstansene som har gitt uttrykk for at denne delen av bestemmelsen bør vurderes endret.

Når det gjelder § 24 annet ledd, går departementet derimot inn for at kompetansen overføres til domstolene. I disse sakene er det, i motsetning til første ledd, en forutsetning for tapet at vedkommende er ilagt straff for den straffbare handlingen. Som ellers er det da en fordel med samtidighet i fastsettelsen av sanksjonene. Om vedkommende har en førerrett eller ikke, kan ikke være avgjørende. Det er samme type tap som skal fastsettes. Hvis to kamerater kjører om kapp i beruset tilstand, og den ene akkurat har fått førerkortet sitt, mens den andre har planlagt oppkjøring om kort tid, vil det fremstå som tilfeldig om den som har førerkort, får reaksjonen avgjort av domstolene, mens politiet har kompetansen i den andre saken. At kompetansen etter § 24 annet ledd legges til domstolene, støttes dessuten av et bredt flertall av de høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet.

Det foreslås ingen endringer i § 24 tredje ledd om midlertidig sperrefrist. Dette har sammenheng med at dette er en midlertidig reaksjon som allerede etter gjeldende rett kan overprøves av tingretten.

Departementet foreslår at passusen «eller opptrer han ellers på en måte som ville ført til inndragning etter regler som nevnt» fjernes fra § 24 a annet ledd første punktum. Dette har sammenheng med at § 33 nr. 3 mv. foreslås opphevet, jf. punkt 6.4.4.

6.8 Forbud mot kjøring av førerkortfri motorvogn

6.8.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 35 gir politiet hjemmel til å forby kjøring av førerkortfri motorvogn.

Forutsetningen er at vedkommende enten har fått inndratt førerkortet etter §§ 33 eller 34, at han de siste to årene er ilagt straff for beruselse eller overtredelse av § 22 om promillekjøring, at han

mangler nødvendige egenskaper for å kjøre slik motorvogn, eller at han av andre grunner anses uskikket, jf. de alternative vilkårene i bokstav a til d. I tillegg må hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers kreve det.

Bestemmelsen er en forlengelse av §§ 33 og 34 om tap av retten til å føre motorvogn. Den har ellers mange likhetstrekk med § 24 a om sperrefrist for utstedelse av førerkort. Forbudet nedlegges som regel samtidig med et inndragnings- eller sperrefristvedtak.

Reaksjonen er ikke obligatorisk, men ilegges på bakgrunn av et hensiktsmessighetsskjønn.

Se for øvrig punkt 3.4 om klageadgang mv.

6.8.2 Forslaget i høringsnotatet

Departementet foreslo at domstolen som skal ta standpunkt til straffspørsmålet, også skal kunne nedlegge forbud mot kjøring av førerkortfri motorvogn som følge av en straffbar handling, jf. vegtrafikkloven § 35, men bare i de tilfellene et forbud er begrunnet i den straffbare handlingen som blir pådømt, jf. høringsnotatet s. 36. Departementet viste til at de samme hensynene som tilsier domstolsbehandling av spørsmålet om førerretten skal tapes, også gjør seg gjeldende her.

I de tilfellene hvor domstolen ikke avgjør grunnlaget for forbudet, ble det foreslått at avgjørelsesmyndigheten fortsatt burde ligge hos politiet. Departementet foreslo på denne bakgrunn enkelte endringer i vegtrafikkloven § 35, slik at det skal gå klart frem i hvilke tilfeller henholdsvis domstolen og politiet kan nedlegge forbud mot kjøring av førerkortfri motorvogn.

6.8.3 Høringsinstansenes syn

Vestfold politidistrikt sier seg enig i departementets vurderinger.

Norges Turbileierforbund går inn for at kjøreforbud alltid fastsettes av retten, og at det utvises tilbakelsholdenhet med å idømme dette overfor yrkessjåfører, eventuelt at det heller fastsettes at slik bruk bare kan skje utenfor vanlige ferdselsområder:

«Årsaken er at dette kan være en siste utvei for en yrkessjåfør til å holde seg i arbeid. Det bør være tillatt å arbeide med maskiner på avgrensede anleggsanleggsområder, innenfor gårdsdrift, lagerarbeid o.l., dvs. på områder der det ikke ferdes andre enn profesjonelle aktører og der risikoen er liten. I praksis er det slik at yrkessjåfører rammes indirekte på dette området – mens de som direkte jobber på dette feltet

(gårdbrukere, truckførere, kranførere) aldri blir kontrollert i sitt arbeid.»

Rogaland politidistrikt understreker derimot at et forbud mot å føre førerkortfri motorvogn bør treffes så fort som mulig, og ikke først etter at det foreligger en rettskraftig dom, jf. håndhevingsinstruksen punkt 3.6.4 og vegtrafikkloven § 35 bokstav a, der det fremgår at slikt forbud kan treffes allerede når vedkommendes førerkort er beslaglagt. Politidistriktet går på denne bakgrunn inn for at vedtakene om kjøreforbud fortsatt skal treffes av politiet. *Politidirektoratet* slutter seg til dette, men føyer til at det i motsatt fall bør «gis mulighet til å treffe midlertidige vedtak, evt. med mulighet for overprøving av forhørsretten slik som ved beslag, frem til endelig forbud fastsettes av retten i forbindelse med straffesaken».

Også *Sogn og Fjordane vegkontor* mener at kompetansen til å nedlegge kjøreforbud bør ligge til politiet.

NAF antar at problemstillingen bortfaller:

«Vi vil for vår del anta at dette punktet og argumentasjonen i og for seg bortfaller hensett til at det innføres en ny førerkortklasse M fra og med 01.01. 2003 knyttet til de tidligere førerkortfrie vogner.»

6.8.4 Departementets syn

Ved den pågående revisjonen av førerkortforskriften legges det opp til å begrense antallet førerkortfrie motorvogner, men de bortfaller ikke i sin helhet. Det skal for eksempel heller ikke i fremtiden være nødvendig med førerkort for å kunne kjøre gaffeltruck. Det samme gjelder for traktor utenfor vei. Departementet går derfor inn for å videreføre adgangen til å nedlegge forbud mot å kjøre slike motorvogner.

I tråd med systematikken ellers bør imidlertid kompetansen overføres til domstolene, i den utstrekning forbudet ilegges som en sanksjon i forbindelse med at vedkommende blir ilagt straff for en straffbar handling. Departementet opprettholder derfor forslaget i høringsnotatet, riktignok med en noe annen utforming av bestemmelsen.

Behovet for hurtige avgjørelser, slik Politidirektoratet og Rogaland politidistrikt legger mest vekt på, kan heller ivaretas ved at det åpnes for midlertidige reaksjoner fastsatt av politiet, tilsvarende beslag av førerkort. Siden bestemmelsen etter den nye førerkortforskriften får et betydelig mer begrenset anvendelsesområde, antar imidlertid departementet at det praktiske behovet for en slik

midlertidig reaksjon vil være relativt lite. Det foreslås derfor ikke noen slik hjemmel nå.

6.9 Kjøreseddel

6.9.1 Gjeldende rett

Ved persontransport mot vederlag må føreren av drosje, rutevogn mv. ha kjøreseddel i tillegg til førerkort, jf. punkt 3.2. I likhet med førerkortet kan også kjøreseddelen bli nektet utstedt eller tilbakekalt, jf. førerkortforskriften § 7 nr. 7, som nå har hjemmel i yrkestransportloven 21. juni 2002 nr. 45. Reglene har store likhetstrekk med reglene om førerkort, men kjøreseddelens art og karakter har ført til enkelte forskjeller i reguleringen av de ulike kjøreseddelreaksjonene.

Politiet kan avslå søknad om kjøreseddel (*nektelse*) når søkeren ikke har tilfredsstillende vandel, jf. § 7 nr. 7 bokstav c. Det stilles i praksis strengere krav enn ved førerkort, jf. håndhevingsinstruksen punkt 3.7.2. Etter praksis er politiets nektelse blitt opprettholdt når søkeren tidligere er domfelt for overtredelser av vegtrafikklovgivningen og når det foreligger domfellelse for ulike straffbare handlinger.

Dersom den som søker om kjøreseddel, er mistenkt for et straffbart forhold som kan ha betydning for adgangen til erverv av kjøreseddel, gir førerkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav i siste ledd adgang til å nekte utstedelse inntil saken er endelig avgjort (*midlertidig nektelse*). Reaksjonen er identisk med midlertidig sperrefrist for førerkort, jf. punkt 6.7.1 om vegtrafikkloven § 24 a tredje ledd. Sperrefristregelen i § 24 a annet ledd har derimot ikke noe motstykke i reglene om kjøreseddel. Dette henger sammen med at en domfellelse som nevnt i § 24 a annet ledd vil medføre avslag på søknad om erverv av kjøreseddel.

Beslag av kjøreseddel kan skje med hjemmel i førerkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav i første ledd. Reglene er utformet etter reglene om beslag av førerkort, både når det gjelder vilkår og saksbehandlingsmåte. Treukers fristen for oversendelse til tingretten gjelder imidlertid uavhengig av om innehaveren har samtykket. Retningslinjene for beslag av førerkort legges til grunn ved beslag av kjøreseddel, jf. håndhevingsinstruksen punkt 3.7.9.

Også reglene om *tilbakekall av kjøreseddel* har store likhetstrekk med reglene om tap av retten til å føre motorvogn. Det er uttalt i håndhevingsinstruksen at praksis på området bør være streng, slik at det kan være grunnlag for å tilbakekalle en kjøreseddel selv om det ikke er grunnlag for å inn-

dra førerkortet, jf. punkt 3.7.6 i instruksen. Som ved tap av retten til å føre motorvogn faller tilbakekallingsgrunnene i to hovedgrupper.

Etter førerkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav h første punktum kan politiet kalle kjøreseddelen tilbake «dersom vedkommende ikke er edruelig eller viser seg å være upålitelig eller å ha andre egenskaper som gjør at han må antas å være uskikket til å være fører av bil under personbefordring mot vederlag». Denne reaksjonen skal være tidsubestemt, men politiet vil ofte angi et tidsrom som en uforbindtlig orientering.

For det annet kan et vedtak om tilbakekall av kjøreseddel treffes for en begrenset tid eller for alltid dersom allmenne hensyn tilsier det og bilføreren er ilagt straff for overtredelse av bestemmelser gitt i eller i medhold av samferdselsloven, pliktavholdsloven eller vegtrafikkloven, jf. § 7 nr. 7 bokstav h annet punktum. I praksis blir kjøreseddel tilbakekalt for noe lengre tid enn førerkort blir inndratt for.

Tilbakekalling av kjøreseddelen er ikke til hinder for at politimesteren utferdiger ny kjøreseddel dersom grunnene for tilbakekallingen ikke lenger foreligger, jf. § 7 nr. 7 bokstav h siste punktum. Selv om en kjøreseddel er tilbakekalt for alltid (noe som sjelden vil være tilfelle ved tap av retten til å føre motorvogn), kan altså politimesteren nedsette tilbakekallingstiden ved å utstede ny kjøreseddel.

Se for øvrig punkt 3.4 om klageadgang mv.

6.9.2 Forslaget i høringsnotatet

Også tilbakekalling av kjøreseddel som følge av en straffbar handling har sterke likhetstrekk med tap av retten til å føre motorvogn på samme grunnlag. Departementet foreslo derfor at domstolen som tar standpunkt til straffespørsmålet, også skal kunne tilbakekalle kjøreseddel etter førerkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav h annet punktum, jf. høringsnotatet s. 37. Departementet foreslo videre at tilbakekall av kjøreseddel fordi innehaveren ikke lenger oppfyller vilkårene for kjøreseddel etter førerkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav h første punktum, fortsatt skal være en forvaltningsavgjørelse på linje med tap av retten til å føre motorvogn på samme grunnlag.

Departementet ba særskilt om høringsinstansenes synspunkter på om tilbakekall av kjøreseddel fortsatt bør være regulert på forskriftsnivå eller om bestemmelsene bør nedfelles direkte i samferdselsloven (nå yrkestransportloven).

6.9.3 Høringsinstansenes syn

Riksadvokaten, Politidirektoratet, Asker og Bærum,

Vestfold og Østfold politidistrikter og *LO* gir uttrykkelig støtte til forslaget om å la domstolene tilbakekalle kjøreseddel etter førerkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav h annet punktum. *Østfold politidistrikt* tar dessuten til orde for at det samme bør gjelde når grunnlaget for tilbakekall er andre straffbare handlinger enn trafikkovertredelser:

«Slik tilbakekallsbestemmelsen i dag er utformet vil det imidlertid kun være straffbare overtredelser av veitrafikkloven, pliktavholdsloven og samferdselsloven som skal avgjøres av domstolene. Ved tilbakekall på grunnlag av andre straffbare forhold, f.eks pga vold mot passasjer eller andre trafikanter, sedelighetsforbrytelser, tyveri m.v. vil kompetansen ligge hos politiet. Hensynet til rettssikkerheten, konsekvens og sammenheng i regelverket tilsier at også disse tilfellene bør avgjøres av domstolene.»

Solør tingrett ser ut til å mene at kompetansen bør overføres fullt ut:

«Ut over vilkårene for å inneha det aktuelle førerkort stilles for å få kjøreseddel krav til vandel og, etter nærmere vurdering, kjennskap til stedet man utøver sin virksomhet. Det er og adgang til å inndra kjøreseddelen om man ikke er tilstrekkelig edruelig «eller viser seg å være upålitelig eller å ha andre egenskaper som gjør at han må antas å være uskikket ...».

Disse særlige vurderingstemaene faller noe på siden av det som vurderes når førerkortet inndras, men synes å egne seg godt for vurdering i domstolen i samband med en straffesak som ellers kan føre til inndragning av førerkortet. Det vil være rasjonelt å behandle førerkort og kjøreseddel parallelt. Hvis det er spørsmål om å inndra kjøreseddelen uavhengig av en straffesak kan dette stille seg annerledes. Men alt i alt ser vi det mest ryddig om spørsmålet om inndragning av kjøreseddel behandles av samme organ som tar stilling til inndragning av førerkortet når bakgrunnen for at spørsmålene dukket opp er noenlunde identiske.»

Indre Follo tingrett, *Hordaland statsadvokatembeter* og *Rogaland politidistrikt* mener at spørsmål om å tilbakekalle kjøreseddel fortsatt bør høre under forvaltningen. *Hordaland statsadvokatambeter* uttaler at det er en prinsipiell forskjell på tap av retten til å føre motorvogn og inndragning av individuelle godkjennelser for en form for næringsvirksomhet, slik kjøreseddel må sies å være et eksempel på:

«En kjøreseddel har liten verdi om førerkortet [ikke] beholdes, og problemstillingen vil derfor være om en kjøreseddel skal inndras selv om førerkortet ikke inndras, eller om kjøreseddelen skal inndras for en lengre periode enn førerkor-

tet inndras. De lovbrudd som fører til inndragelse av kjøreseddel vil antagelig oftere være av en helt annen karakter enn trafikkovertrедelser. Vold- og sedelighetsforbrytelser vil således være forhold som tilsier at kjøreseddel ikke gis, mens inndragning av førerkort i høyden bare vil være aktuelt om vedkommende har benyttet motorvogn som hjelpemiddel til å begå slike overtrедelser. Dersom omleggingen skal omfatte inndragning av kjøreseddel vil det også bli et spørsmål om «spærrefrist». Skal politiet i fremtiden kunne nekte å utstede kjøreseddel som følge av straffbare forhold, eller må en slik «spærrefrist» være fastsatt i forelegg eller dom, eventuelt fremgå av generelle regler?»

Også *Rogaland politidistrikt* fremholder at tilbakekall av kjøreseddel vil være lite praktisk, siden inndragning av førerkort er tilstrekkelig til å hindre vedkommende i å kjøre. Samtidig pekes det på at det vel ikke kan være meningen å overføre til domstolene å trekke tilbake andre former for tillatelser (våpentillatelser, brukthandeltillatelser osv.), slik sammenhengen i systemet i så fall skulle tilsi.

Når det gjelder plassering av hjemmelen, mener *Vardø tingrett, riksadvokaten, Politidirektoratet, Asker og Bærum og Vestfold politidistrikter, Sogn og Fjordane vegkontor, LO og Norges Taxiforbund* at man bør velge lovs form, i hvert fall i de tilfellene der kompetansen legges til domstolene. De fleste av disse instansene gir uttrykkelig støtte til forslaget om å hjemle kompetansen i samferdselsloven. *Riksadvokaten* uttaler følgende:

«Selv om reaksjonen ikke vil være straff, vil det være en reaksjon som skal avgjøres i straffeprosessuelle former, og rent prinsipielt bør slike være forankret i lov. Ganske særlig gjelder dette hvor reaksjonen i ennå større grad enn tilbakekall av førerretten får karakter av et «yrkesforbud». Etter riksadvokatens vurdering innebærer lovfesting også at en i utkastet til nr. § 2 nr. 4 på samme måte som for førerkort kan vise til den aktuelle bestemmelse i samferdselsloven.»

I høringsuttalelsen fra *Asker og Bærum politidistrikt* tas det til orde for at også resten av hjemmelsgrunnlaget for tilbakekall og beslag av kjøreseddel flyttes til samferdselsloven «slik at en også på dette punkt får harmoni med reglene for inndragning av førerkort». Også flere av høringsinstansene synes å mene at «hele hjemmelen» bør flyttes, uavhengig av kompetansegrunnlagene. *LO* uttaler eksempelvis at reglene om tilbakekall av kjøreseddel «i størst mulig grad» bør nedfelles i samferdselsloven. *Østfold politidistrikt* mener at hele regelverket om kjøreseddel bør tas inn i samferdselsloven, hvis man

først beslutter at reglene om tilbakekall av kjøreseddel skal plasseres der, noe politidistriktet ikke har noen bestemt oppfatning om.

Vegdirektoratet foreslår at hjemmelen for tilbakekall av kjøreseddel plasseres i den nye yrkestransportloven.

Solør tingrett mener derimot at bestemmelsen kan plasseres der den er i dag, det vil si i kjøretøysforskriften § 7, siden øvrige beslektede spesialtilfeller er behandlet i denne bestemmelsen.

6.9.4 Departementets syn

Departementet er enig med de høringsinstansene som har uttalt at en kjøreseddel har liten verdi for den som er fratatt førerkortet, og at spørsmålet først kommer på spissen hvis førerkortet ikke inndras eller hvis kjøreseddelen inndras for en lengre periode enn førerkortet. Som nevnt i punkt 6.9.1 er det imidlertid vanlig praksis at kjøreseddelreaksjonen er strengest.

Det er ikke vanskelig å tenke seg straffbare forhold som bør lede til at vedkommende mister retten til å drive personbefordring mot vederlag, selv om han eller hun får beholde retten til å føre motorvogn i andre sammenhenger. Dette vil særlig være praktisk ved straffbare handlinger som ikke er trafikkovertrедelser i snever forstand, som for eksempel overgrep eller voldsutøvelse i forbindelse med drosjevirksomhet. Domstolene vil etter omstendighetene ha anledning til å idømme tap av retten til å utøve slik virksomhet i medhold av straffeloven § 29 nr. 2. Det er etter departementets oppfatning naturlig at den særlige hjemmelen for å tilbakekalle kjøreseddelen gjøres tilsvarende vid, slik at begrensningen til overtrедelser av vegtrafikkloven mv. i førerkortforskriften § 7 nr. 7 bokstav h annet punktum sløyfes, slik *Østfold politidistrikt* foreslår.

Det er etter departementets syn mer tvilsomt hvem som bør treffe avgjørelser om tilbakekall av kjøreseddel. Reaksjonen har på den ene side likhetstrekk med andre former for tilbakekall av en forvaltningsrettslig bevilling. På den annen side vil reaksjonen medføre et alvorlig inngrep for den det gjelder, som risikerer å miste levebrødet sitt. Det vil da gi best sammenheng med reglene om andre førerkortreaksjoner at domstolene tar stilling til fratakelse av kjøreseddel i forbindelse med straffesaken.

Dette stiller seg annerledes for tilbakekall av kjøreseddel som ikke har noen direkte tilknytning til en straffesak, jf. § 7 nr. 7 bokstav b første punktum. Her er parallellen til tap av førerretten etter vegtrafikkloven § 34 mv. nærliggende.

I likhet med de fleste høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet, mener departementet at tilbakekall av kjøreseddel bør nedfelles i formell lov og ikke i forskrift som i dag. Det vises i den forbindelse særlig til inngrepets alvorlige karakter og til likheten med tap av førerkort som type reaksjon.

For å få et mest mulig helhetlig og oversiktig regelverk, bør også hjemlene for nektelse, midlertidig nektelse og beslag av kjøreseddel overføres til formell lov. Departementet er enig med Solør tingrett i at beslektede tilfeller bør reguleres samlet, men trekker en annen konklusjon av dette synspunktet, og går inn for at reglene i stedet plasseres samlet i formell lovs form.

Den tidligere samferdselsloven er erstattet av yrkestransportloven 21. juni 2002 nr. 45, som i § 4 har regler om løyve for persontransport med motorvogn. Det vil være naturlig at i hvert fall de mest sentrale reglene om kjøreseddel tas inn i denne loven.

Når det gjelder nektelse, midlertidig nektelse og beslag, går departementet inn for at vedtakskompetansen beholdes i forvaltningen. Det vises i den forbindelse til det som er sagt om tilsvarende reaksjoner for førerkort, jf. punkt 6.5.4 om nektelse, punkt 6.7.4 om midlertidig sperrefrist og punkt 6.1.1 om beslag.

6.10 Bruksforbud

6.10.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 36 gir politiet hjemmel til å forby bruk av bestemte kjøretøy, inndra kjennemerker og vognkort og til å ta kjøretøyet i forvaring.

Paragraf § 36 nr. 1 gir nærmere bestemt politiet og regionvegkontoret hjemmel til å forby bruken av motorvogn og tilhenger til motorvogn ved manglende omregistrering, mangelfull sikring av last etc., jf. oppregningen i bokstav a til g. Bruksforbudet fastsettes «for så lang tid som nødvendig». Denne reaksjonen har nær tilknytning til den tilstanden selve kjøretøyet er i.

Nr. 2 og 4 fastsetter vilkårene for å nedlegge bruksforbud på grunn av kjøringen, og har mer karakter av å være en tilleggsreaksjon mot førerens atferd. Nr. 2 gjelder motorvogn og tilhenger til motorvogn, mens nr. 4 gjelder annet kjøretøy og benyttes lite i praksis.

For å kunne nedlegge bruksforbud etter § 36 nr. 2 må eieren eller noen som stadig bruker motorvognen med hans samtykke, ha benyttet den i strid med trafikkbestemmelser som nevnt i bokstav a til

d. Bokstav c retter seg generelt mot kjøring i strid med bestemmelser i eller i medhold av vegtrafikkloven, under forutsetning av at vedkommende tidligere er ilagt straff for overtredelser av slik bestemmelse eller av straffeloven kapittel 22 om forbrytelser mot liv, legeme og helbred eller § 351 om å volde fare for ferdseieren på offentlig sted. Bruksforbud etter § 36 nr. 4 kan nedlegges dersom kjøretøyet ikke er i forsvarlig stand, eller dersom eieren eller noen som stadig bruker det med hans samtykke, har brukt det til uforsvarlig kjøring i strid med bestemmelser i eller i medhold av vegtrafikkloven. I begge bestemmelsene er det et vilkår at hensynet til trafiksikkerheten tilsier et bruksforbud. Forbudet skal alltid fastsettes for en bestemt tid, inntil 1 år for bruksforbud etter nr. 2 og inntil 6 måneder etter nr. 4. Reaksjonen er ikke obligatorisk, men ilegges på grunnlag av et hensiktsmessighetsskjønn.

Paragraf 36 nr. 3 gir politiet, regionvegkontoret og tollvesenet hjemmel til å inndra kjennemerker og vognkort dersom kjøretøyet er registrert. I nr. 5 er politiet dessuten gitt hjemmel til å nedlegge midlertidig forbud mot bruken av kjøretøyet og til å ta kjøretøyet i forvaring i de tilfellene dette fremstår som nødvendig.

6.10.2 Forslaget i høringsnotatet

Departementet ga i høringsnotatet s. 37 uttrykk for at det er mest hensiktsmessig at politiet, og ikke domstolene, fortsatt skal avgjøre om det skal nedlegges forbud mot bruk av motorvogn eller kjøretøy, selv om forbudet nedlegges som en reaksjon på førerens atferd i trafikken, jf. vegtrafikkloven § 36 nr. 2 og nr. 4 siste alternativ.

Innledningsvis ble det pekt på at slikt forbud riktignok er en reaksjon mot en lovovertrедelse, på lik linje med for eksempel tap av føreretten etter § 33 nr. 1 annet ledd første punktum, jf. punkt 6.2.1. Det ble videre vist til at bruksforbudet i stor grad bygger på den samme grunntanken som ligger bak de tiltak retten kan beslutte etter straffeloven § 35 fjerde ledd (i stedet for inndragning av motorvognen), men at det er lite anvendt i praksis. Bakgrunnen for at departementet likevel gikk inn for at kompetansen beholdes i politiet, var at reaksjonen ikke forutsetter en ilagt straff for en straffbar handling i samme grad som for eksempel tap av retten til å føre motorvogn etter § 33 nr. 1 annet ledd første punktum. Som påpekt i høringsnotatet, legges det i stedet opp til en bredere vurdering, der tidligere straffbare handlinger utgjør ett av flere momenter som politiet må ta stilling til før reaksjonen eventuelt kan ilegges, og hvor reaksjonen ikke er obligatorisk, jf. foran.

6.10.3 Høringsinstansenes syn

Hordaland statsadvokatembeter, Oslo politidistrikt og Sogn og Fjordane vegkontor sier seg enig i at bruksforbud fremdeles skal avgjøres administrativt.

6.10.4 Departementets syn

Departementet holder fast ved at det ikke bør gjøres endringer i vegtrafikkloven § 36 om bruksforbud, et synspunkt det ikke kom innsigelser mot i høringsrunden. For øvrig henvises det til begrunnelsen i høringsnotatet, jf. foran.

7 Etterfølgende forhold

7.1 Gjeldende rett

Politiets vedtak om å frata noen retten til å føre motorvogn er som nevnt enkeltvedtak, jf. punkt 3.4. Forvaltningen har derfor adgang til å gjøre om vedtaket til gunst for den vedtaket går ut over, jf. forvaltningsloven § 35, som suppleres av vegtrafikkloven § 39 tredje og fjerde ledd.

Slik beslutning fattes etter søknad til det forvaltningsnivået som har truffet vedtak om inndragningen, det vil si politiet. Som regel er det bare nye opplysninger, eller omstendigheter som inntreffer etter inndragningsvedtaket, som gir grunnlag for nedsettelse av inndragningstiden, jf. håndhevsinstruksen punkt 2.9.2.

Vegtrafikkloven § 39 tredje ledd gir politiet kompetanse til å nedsette inndragningstiden under de lovbestemte minstetidene i § 33 nr. 2, 3 og 4 annet til fjerde punktum. Vilkåret er at den vedtatte reaksjonen vil virke urimelig hardt, og at det ikke foreligger særdeles skjerpene omstendigheter ved det forhold som ga grunnlag for siste inndragningsvedtak, jf. tredje ledd første punktum. En sikkerhetsventil i annet punktum gir en tilsvarende adgang «når helt spesielle grunner taler for nedsettelse».

Paragraf 39 fjerde ledd gir på tilsvarende måte en adgang til å fravike kravet om å frata vedkommende førerkortet «for alltid», der dette er hjemlet i § 33 nr. 4 første ledd første punktum eller annet ledd. Inndragningstiden kan likevel ikke settes kortere enn 5 år, med mindre vilkårene i tredje ledd er oppfylt.

Reglene i § 39 tredje og fjerde ledd gjelder tilsvarende for nedsettelse av sperrefrist etter § 24 a annet ledd, jf. § 39 femte ledd.

Se for øvrig punkt 3.4 om gjeldende rett når det gjelder klageadgang og omgjøring til ugunst for den vedtaket retter seg mot.

7.2 Forslaget i høringsnotatet

Departementets klare oppfatning har vært at det vil være behov for å kunne ta hensyn til etterfølgende, formildende omstendigheter selv om det overlates til domstolene å fastsette tap av føreretten, og på

den bakgrunn kunne omgjøre rettighetstapet. I høringsnotatet s. 40 flg. pekte departementet på at den domfelte i motsatt fall ville komme i en dårligere stilling enn med de nåværende reglene, og at det ville undergrave noe av formålet med en reform. Departementet drøftet på denne bakgrunnen hvordan en lemping kan gjennomføres med det nye systemet, og fremmet to alternative forslag, avhengig av om tap av retten til å føre motorvogn skal regnes som straff eller ikke:

«Hvis reaksjonen ikke skal regnes som straff, kan dagens ordning på dette området videreføres selv om domstolene avgjør førerkortsaken: Politiet vil kunne beholde en tilsvarende kompetanse til å nedsette inndragningstiden som etter forvaltningsloven § 35 og vegtrafikkloven § 39 tredje til femte ledd. Så lenge reaksjonen ikke er straff, vil lemping av inndragningstiden ikke omfattes av reglene om benådning i Grunnloven § 20. I forhold til denne bestemmelsen er lovgivningens egen karakteristikk av rettsfølgen avgjørende, jf. også Andenæs: Statsforfatningen i Norge (8. utg., Oslo 1998) s. 269.

Dersom tap av retten til å føre motorvogn skal være et rettighetstap og anses som straff, står saken i en annen stilling. Reglene om benådning i Grunnloven § 20 forutsetter at bortfall og omgjøring av ilagt straff besluttet av Kongen i statsråd. Dagens omgjøringsordning vil kunne innebære en form for benådning hvis tap av retten til å føre motorvogn skal anses som straff, og vil i så fall være i strid med Grunnloven § 20. Benådning kan etter sikker praksis nektes av et lavere forvaltningsorgan (jf. delegasjon av kompetansen til Justisdepartementet ved kgl. res. 5. juni 1981), men innvilgelse av benådningssøknad må skje i statsråd, jf. Andenæs: Statsforfatningen i Norge (8. utg., Oslo 1998) s. 270.

En slik fremgangsmåte vil være lite egnet ved avgjørelser om å forkorte varigheten av tap av retten til å føre motorvogn: Statsrådsbehandling vil være en for omfattende og tidkrevende fremgangsmåte. Sakene er dessuten ikke av en slik art at det er naturlig eller hensiktsmessig med behandling på et så høyt nivå.

En mulig løsning er i stedet å følge mønsteret fra prøveløslatelse, jf. straffegjennomføringsloven 18. mai 2001 nr. 21 §§ 42 flg. Prøveløslatelse er tradisjonelt sett på som en integrert del av straffullbyrdelsen, og er ikke ansett for å

komme i konflikt med Grunnlovens regler om benådning (jf. for eksempel NOU 1988: 37 Ny fengselslov s. 104 med videre henvisninger). Rent praktisk vil en slik ordning kunne gjennomføres ved at den domfelte søker en forvaltningsinstans (fortrinnsvis politiet) om å få retten til å føre motorvogn tilbake på prøve for perioden for rettighetstapet er utløpt. Det bør tilsvarende være mulig å fastsette vilkår for dette, jf. straffegjennomføringsloven § 43. En nektelse av å få tilbake retten til å føre motorvogn «på prøve» bør kunne påklages til Politidirektoratet, slik ordningen også er etter forvaltningsloven §§ 28 flg. og vegtrafikkloven § 39 sjette ledd (jf. førerkortforskriften § 40 nr. 2). Politiet (eller Politidirektoratets) vedtak bør ikke kunne bringes inn for forhørsretten, slik det heller ikke er gitt adgang til etter straffegjennomføringsloven. Domstolsprøving må i så fall som i dag skje i form av et sivilrettslig søksmål.

Et annet alternativ, som ble foreslått i NOU 1984: 12 s. 39–40, er at begjæringer om tilbakelevering kan settes direkte frem for forhørsretten. Så lenge spørsmålet om prøveløslatelse fra fengsel ikke behandles på en slik måte, kan det virke unaturlig at begjæringer om tilbakelevering av førerkort behandles slik. Vi ber likevel om høringsinstansenes synspunkter også på dette alternativet.

Hittil er det fokusert på omgjøring til gunst for den domfelte. Vegtrafikkloven § 39 hjemler også en adgang for Politidirektoratet til å forlenge den fastsatte inndragningstiden, jf. 5.5.1 foran. Denne adgangen foreslås ikke videreført for så vidt gjelder førerkortreaksjoner som følge av straffbare handlinger. Dette følger naturlig av forslaget om å overføre kompetansen til å fastsette slike reaksjoner fra politiet til domstolene, jf. omtalen av § 39 i merknadene til lovutkastet i kapittel 8 nedenfor.

Heller ikke reglene om klage kan opprettholdes i forhold til de avgjørelsene som eventuelt vil bli fattet av domstolene. Vegtrafikkloven § 39 første ledd gir anvisning på en fristløs klageadgang etter forvaltningslovens regler, noe som forutsetter et opprinnelig vedtak av politiet som forvaltningsorgan. Til gjengjeld vil domstolens avgjørelse kunne bli gjenstand for anke (og gjenopptakelse) etter alminnelige regler.

For så vidt gjelder reaksjonene som ikke vil bli omfattet av en endring, vil dagens ordning, inkludert klageordningen, fortsatt gjelde.»

gang til å ta hensyn til etterfølgende, formildende omstendigheter.

Vardø tingrett, riksadvokaten og Politidirektoratet, som alle går inn for at tap av retten til å føre motorvogn mv. ikke skal være straff, jf. punkt 5.2.2, støtter løsningen med en omgjøringsadgang for politiet. *Riksadvokaten* peker på at det rettssikkerhets-hensynet som tilsier domstolsbehandling av reaksjonsfastsettelsen, ikke gjør seg gjeldende når det er tale om å lempe på forbudstiden. Dessuten er det etter riksadvokatens oppfatning ingen grunn til å frykte at dette vil gi en mindre ensartet praksis enn om kompetansen legges til domstolene:

«Pr. i dag er det færre politidistrikter enn tingretter, og en domstolsavgjørelse vil dessuten bli påkjært til fem lagmannsretter, mens en klage over et avslag hos politimesteren i neste instans vil bli behandlet sentralt i Politidirektoratet.»

Politidirektoratet legger i første rekke vekt på hensynet til en effektiv saksbehandling uten å belaste domstolene unødig, og fremholder:

«... at adgangen til nedsettelse ikke bare bør gjelde reaksjoner fastsatt ved dom, men at inndragning vedtatt ved forelegg ikke bør stå i en annen stilling. Det bør samtidig gis en instruks om hvordan denne adgangen skal praktiseres. Videre bør det fremgå klart hvem som er klageinstansen for politiets vedtak.»

Den foreslåtte ordningen etter mønster av prøveløslatelse mener direktoratet vil være uheldig, siden første gangs førerkortutstedelse skjer med en prøvetid på 2 år, jf. førerkortforskriften § 30 nr. 1, og man etter deres oppfatning ikke bør innføre ytterligere prøveordninger.

Forslaget om å utforme et system etter mønster av prøveløslatelsesordningen får derimot uttrykkelig støtte fra *Agder lagmannsrett*, *Indre Follo tingrett*, *Norges Lastebileier-Forbund* og *Yrkestrafikkforbundet (YTF)*, som alle går inn for at reaksjonene domstolene får ansvaret for, gjøres til straff, jf. punkt 5.2.2.

Agder lagmannsrett uttaler at det ikke er noen grunn til å legge kompetansen til domstolene eller åpne for overprøving ved domstolene. *Indre Follo tingrett* understreker at benådning anses som «en helt upraktisk form for behandling av det store antall saker det her er tale om», og mener at tilbakelevering av førerkortet på prøve – gjerne med vilkår – ventelig vil ha «en preventiv effekt i relasjon til nye lovbrudd så lenge prøvetiden varer». *YTF* antar at barrieren for å fremme en søknad overfor forvaltningen vil være mindre enn overfor tingretten, men har ellers ingen betenkeligheter med denne løsningen.

7.3 Høringsinstansenes syn

De fleste høringsinstansene som uttaler seg om dette spørsmålet, mener at det fortsatt bør være ad-

Også *Vestfold politidistrikt* går inn for at politiet skal kunne forkorte varigheten av rettighetstapet på grunn av etterfølgende forhold, selv om reaksjonen bør gjøres til straff, men politidistriktet tar ikke eksplisitt stilling til hvordan dette best kan gjennomføres. Det forutsetter imidlertid at kompetansen legges til politiet, idet politidistriktet mener likhetshensyn tilsier at det gis instruks om hvordan politiet skal praktisere en slik adgang.

Asker og Bærum og *Troms politidistrikter* lanserer en tredje løsning, idet de går inn for at også omgjøringsspørsmålet må avgjøres av domstolene (likevel slik at Troms politidistrikt primært går inn for at all kompetanse beholdes i politiet, jf. punkt 5.1.2). Dette begrunnes med at domstolsbehandling vil gi best sammenheng i regelverket og forhindre uheldig blanding av kompetanse. For å redusere den ekstra belastningen dette kan medføre for domstolene, foreslår *Asker og Bærum politidistrikt* at det etableres regler som gir adgang til forenklet saksbehandling, for eksempel ved at tingretten behandler søknaden uten at søkeren er til stede.

Vegdirektoratet (som i hovedsak gis tilslutning av *Samferdselsdepartementet*) tillegger spørsmålet liten betydning:

«Det er i høringsnotatet lagt forholdsvis stor vekt på at en nyordning må sikre at føreren skal kunne få tilbake førerkortet før inndragingstiden er ute. Vi mener ikke dette bør gjøres til et sentralt poeng. Ut fra tankegangen at ordningen skal sikre at personer tas ut av trafikk når de gjennom handlinger har vist at det er nødvendig, synes det mindre aktuelt at etterfølgende forhold bør ha betydning.»

7.4 Departementets syn

Departementet holder fast ved at det også etter den nye ordningen skal være anledning til å ta hensyn til etterfølgende, formildende omstendigheter. Ved at reaksjonen ikke skal være straff, selv i den utstrekning den fastsettes av domstolene, jf. punkt 5.2.3, er det uproblematisk å videreføre en omgjøringssadgang for forvaltningen når dette er hjemlet i lov.

Til forslaget fra *Asker og Bærum politidistrikt* om at omgjøringsspørsmålet bør avgjøres av domstolene etter forenklet saksbehandling vil departementet bemerke selv med en enklere saksbehandling vil en slik løsning medføre en ekstra arbeidsbelastning for domstolene. Samtidig er ikke den ekstra rettssikkerhetsgarantien like viktig når det er tale om å lempe på en avgjørelse, som når det dreier seg om å fastsette den, jf. punkt 5.1.3. Særlig gjelder dette når avgjørelsen opprinnelig er domstolsbestemt og tidsavgrenset.

Å lempe på domstolenes avgjørelse er imidlertid så forskjellig fra det at et forvaltningsorgan avgjør egne vedtak at departementet foreslår å skille ut reglene i en egen bestemmelse, jf. utkastet til ny § 40 i vegtrafikkloven.

Til forskjell fra gjeldende rett foreslås det at nedsettelsen primært må ha sin begrunnelse i etterfølgende forhold. Politiet bør av konstitusjonelle hensyn ikke gis kompetanse til å overprøve domstolens vurderinger av omstendigheter som forelå allerede på domstidspunktet, selv om det dreier seg om forhold som domstolen ikke var kjent med. Om det nærmere innholdet i bestemmelsen, henvises til merknadene til ny § 40, jf. punkt 12.1.

8 Noen prosessuelle spørsmål

8.1 Domstolsbehandling

8.1.1 Forslaget i høringsnotatet

Departementet la i høringsnotatet s. 44 til grunn at domstolsbehandlingen ville foregå på følgende måte hvis reaksjonen ikke skulle anses som straff:

«Forslaget innebærer at domstolen skal avgjøre spørsmål om tap av retten til å føre motorvogn mv. når den har til behandling straffesaken som kan være grunnlag for førerkortreaksjonen. Saksbehandlingen må skje etter straffeprosesslovens regler, jf. utkastet til endring i lovens § 2. Avgjørelsen treffes i doms form sammen med avgjørelsen av straffekravet.

Hvis reaksjonen ikke skal regnes som straff, må påtalemyndigheten nevne i tiltalebeslutningen at det vil bli lagt ned påstand om slik reaksjon, jf. straffeprosessloven § 252 tredje ledd. Retten vil ikke være bundet av påtalemyndighetens påstand, jf. straffeprosessloven § 38 annet ledd.

Med mindre vilkårene for dom i forhørsrett [tilståelsesdom] er oppfylt, jf. straffeprosessloven § 248, vil det være nødvendig med forutgående hovedforhandling.

Argumentet om at domstolsbehandling ivaretar rettssikkerhetsgarantier i større grad enn dagens administrative ordning, tilsier at domstolens fastsettelse av reaksjonen bør være gjenstand for anke.»

8.1.2 Høringsinstansenes syn

Ingen av høringsinstansene har hatt innsigelser mot forslagene når det gjelder selve domstolsbehandlingen. *Borgarting* og *Agder lagmannsretter* har imidlertid påpekt at det bør gjøres en endring i straffeprosessloven § 321 om ankeprøving. *Agder lagmannsrett* forklarer dette slik:

«En aktuell problemstilling i tillegg vil oppstå ved lagmannsrettens innledende prøving av anken etter straffeprosessloven § 321. Vi forutsetter at tap av retten til å føre motorvogn anses på samme måte som inndragning, slik at anke i saker hvor denne reaksjonen er idømt sammen med bot bare kan fremmes med samtykke etter § 321 første ledd første punktum. I praksis vil bøteforseelser medføre inndragning av for-

holdsvis begrenset lengde. Mer langvarig inndragning kan forventes idømt i kombinasjon med fengselsstraff og vil i tilfelle bli prøvet etter regelen i straffeprosessloven § 321 annet ledd. Dette bør nok uttrykkelig fremgå av ordlyden i § 321, f. eks. slik at første ledd første punktum endres til å lyde:

«Anke til lagmannsretten om forhold hvor påtalemyndigheten ikke har påstått og det ikke er idømt annen reaksjon enn bot, inndragning eller tap av retten til å føre motorvogn, kan ikke fremmes uten rettens samtykke.»»

8.1.3 Departementets syn

Departementet viser til det som ble sagt i høringsnotatet, jf. foran, og understreker at avgjørelsen om å frata noen retten til å føre motorvogn som følge av straffbar handling vil bli truffet etter en ordinær hovedforhandling (med mindre vedkommende aksepterer tap av førerett gjennom forelegg eller vilkårene for tilståelsesdom etter straffeprosessloven § 248 er oppfylt).

Når det gjelder straffeprosessloven § 321 om ankeprøving, er departementet enig med *Borgarting* og *Agder lagmannsretter* i at anken bør kunne nektes fremmet etter første ledd dersom det ankes over forhold hvor påtalemyndigheten ikke har påstått – og det heller ikke er idømt – annen reaksjon enn bot, inndragning eller tap av retten til å føre motorvogn. For så vidt gjelder den sistnevnte reaksjon, innebærer dette en formell utvidelse av lagmannsrettens adgang til å nekte anken fremmet etter første ledd, hvorefter samtykke bare skal gis når særlige grunner taler for det. Endringen begrenser imidlertid ikke ankeadgangen i forhold til gjeldende rett, for i slike tilfeller vil § 321 første ledd komme til anvendelse også i dag.

8.2 Bruk av forelegg

8.2.1 Forslaget i høringsnotatet

Som et alternativ til domstolsbehandling foreslo departementet at det skal være adgang til å avgjøre rettighetstapet ved forelegg, uansett om reaksjonen

regnes som straff eller ikke, jf. høringsnotatet s. 44–45. Det ble vist til at samtlige offentlige utvalg og arbeidsgrupper som har foreslått domstolsbehandling, har ment at tap av retten til å føre motorvogn bør kunne avgjøres ved forelegg hvis straffekravet avgjøres på denne måten, jf. NOU 1981: 8 Justisdepartementet, funksjonsfordeling og administrasjonsordninger s. 56, NOU 1981: 13 Beslag og inndragning av førerkort s. 32, NOU 1984: 12 Førerkortreaksjoner s. 11 og s. 23, NOU 1987: 11 Promillekjøring s. 87 og NOU 1999: 22 Domstolene i første instans s. 63.

Departementet begrunnet forslaget med at de aktuelle sakene dermed kan avgjøres på en rask og kostnadseffektiv måte. Ordningen ble ansett som forsvarlig og i samsvar med domskravet i Grunnloven § 96 så lenge den siktede blir gjort kjent med konsekvensene når han tar standpunkt til om han skal vedta forelegget eller kreve saken behandlet i retten.

Videre ble det uttalt at dersom tap av førerrett tas med i forelegget, må den siktede vedta både straffen og førerkortreaksjonen. Det ble ikke åpnet for bare å kunne vedta det straffbare forholdet og ikke tapet av retten til å føre motorvogn.

8.2.2 Høringsinstansenes syn

Av høringsinstansene er det bare *Troms politidistrikt* som har motforestillinger mot en adgang til å vedta tap av retten til å føre motorvogn ved forelegg. Troms politidistrikt tror at færre vil vedta forelegget dersom førerkortreaksjonen tas med i samme forelegg som straffekravet:

«Førerkortinnehaverne er ofte betydelig mindre opptatt av straffens størrelse enn inndragningstidens lengde. Ved at innehaveren får en veiledning om inndragningstid og at dette avgjøres etter at forelegget er vedtatt antas at mange vedtar forelegget og avventer inndragningsspørsmålet. Ved en annen ordning – vedtakelse av straff og inndragning – tror vi at atskillig færre vil godta forelegget og heller kreve domstolsbehandling. Avgjørelsen vil deretter bli gjort til ankegrunn litt avhengig av hvilken modell som blir valgt. Dette vil medføre merarbeid både for påtalemyndigheten og domstolene.»

For øvrig gir høringsinstansene uttrykkelig eller underforstått støtte til at reaksjonene skal kunne vedtas ved forelegg, riktignok slik at *Vestfold politidistrikt* slutter seg til forslaget «under forutsetning av at førerkortreaksjonen skal anses som straff», mens *Buskerud vegkontor* tar forbehold om at det «ikke vil bli anledning til å vedta bare det

straffbare forhold og ikke for eksempel tapet av retten til å føre motorvogn». Ellers uttrykker *Oslo politidistrikt* skepsis til ordningen:

«Når man i dag kan vedta bøtestraff og inndragning ved forelegg, kan en ikke se noen grunn for at tap/inndragning av førerretten bør komme i noen annen stilling. Det er imidlertid en fare for at langt færre vil vedta forelegg dersom vedtagelsen også omfatter inndragningsspørsmålet.

I dag avgjøres først straffesaken, og deretter kan en komme med uforholdsmessighetsinnsigelser i forhold til inndragningsspørsmålet. Slike innsigelser vil fra tid til annen føre frem, og denne «ventilen» gjør at langt flere vedtar forelegg enn det som kan bli tilfelle ved samtidig avgjørelse.

En overføring til domstolene vil således kunne forsinke avviklingen av straffesaker, og deler av saksbehandlingen vil bli flyttet fra forvaltningsavdelingen til Retts- og påtaleseksjonen, noe som vil legge større press på de som forstå avviklingen av straffesaker. Dette er uheldig da arbeidsbelastningen vil øke nettopp på det ledd som i dag ofte utgjør flaskehalsen i straffesakskjeden.»

Hordaland statsadvokatembeter savner en nærmere redegjørelse for hvordan ikke vedtatte forelegg skal håndteres og uttaler videre:

«Det vil neppe være en upraktisk problemstilling at man erkjenner straffeskyld, men er ueinig i reaksjonen. I slike tilfeller er det grunnlag for pådømmelse i forhørsrett (tilståelsesdom fra 1.1.2003). Foreleggene bør av den grunn utformes slik at det kommer frem om det er utmålingen (herunder inndragning) som medfører at forelegget ikke vedtas, eller om dette skyldes at straffeskyld ikke erkjennes.»

8.2.3 Departementets syn

Forslaget om at også tap av førerretten skal kunne vedtas ved forelegg, har fått bred støtte i høringsrunden. Departementet holder på denne bakgrunn fast ved at det bør innføres en adgang til å avgjøre spørsmålet om tap av førerrett ved forelegg. I motsatt fall vil domstolene kunne få en betydelig merbelastning i slike saker.

Departementet ser få betenkeligheter med en foreleggsordning. Vanligvis vil det dreie seg om kurrante avgjørelser basert på forskrifter som angir standardiserte perioder for tapet av førerrett, jf. punkt 9.4, slik at vedkommende ikke vil ha noen fordel av på å bringe saken inn for domstolene.

Synspunktene fra Oslo og Troms politidistrikter

om at færre vil vedta forelegget dersom førerkortreaksjonen tas med i samme forelegg som straffekravet, slik at resultatet vil bli merarbeid både for påtalemyndigheten og domstolene, må ses i sammenheng med at disse politidistriktene går inn for å beholde dagens ordning med administrativ avgjørelse om tap av retten til å føre motorvogn, jf. punkt 5.1.2. Når departementet med flertallet av høringsinstansene går inn for den motsatte løsningen, kan det ikke være tvilsomt at det er en manglende adgang til å anvende forelegg som vil gi domstolene den største belastningen. Departementet deler ikke Oslo og Troms politidistrikters frykt for at atskillig færre vil godta forelegget dersom det også fastsettes reaksjonen, jf. det som er sagt foran om standardiserte reaksjoner. Men departementet ser ikke bort fra at manglende vedtakelse av forelegg antakelig vil forekomme i noe større utstrekning enn i dag. Når kompetansen forutsettes overført til domstolene, er imidlertid det reelle alternativet at domstolsbehandling vil være påkrevet i *alle* slike saker.

Departementet er i og for seg enig med Hordaland statsadvokatembeter i at det er nyttig å ha kjennskap til om grunnlaget for å nekte å akseptere et forelegg skyldes uenighet i straffutmålingen eller i skyldspørsmålet. Slik er det imidlertid også i dag, og departementet ser ikke behov for å regulere dette i lovs form. Det bør fortsatt overlates til påtalemyndigheten å finne praktiske løsninger for å avklare om vilkårene for tilståelsesdom etter straffeprosessloven § 248 er oppfylt eller ikke.

Den foreslåtte utvidelsen av foreleggskompetansen gjør det nødvendig å endre straffeprosessloven §§ 255 og 256, jf. punkt 12.2 nedenfor.

8.3 Endringer i reglene om beslag av førerkort

8.3.1 Gjeldende rett

Etter vegtrafikkloven § 33 nr. 5 kan førerkortet beslaglegges som en midlertidig reaksjon. Dette skyldes at det kan gå en viss tid mellom den overtredelsen som kan føre til at førerkortet inndras, og selve beslutningen om tap av retten til å føre motorvogn. I realiteten er beslaget en suspensjon av retten til å føre motorvogn.

Vilkåret for beslag er at det er sannsynlighetsovervekt for at vedkommende har begått en straffbar handling som senere kan medføre tap av retten til å føre motorvogn, jf. «skjellig grunn til mistanke» og Rt. 1997 s. 1904.

Beslag er ingen obligatorisk reaksjon. Selv om beslagsvilkåret er oppfylt, må det foretas et hensiktsmessighetsskjønn, og beslaget må ikke være et uforholdsmessig inngrep jf. prinsippet i straffeprosessloven § 170 a.

I 2001 ble til sammen 10.040 førerkort beslaglagt (mot 13.335 i 1997). I all hovedsak utgjorde farts- og rusovertridelser grunnlaget for beslagene.

Kompetansen til å beslaglegge førerkortet etter § 33 nr. 5 er lagt til «politimesteren eller den han gir myndighet» som forvaltningsmyndighet. I praksis besluttet beslaget i første hånd normalt av en polititjenestemann «på landeveien», jf. uttrykket «finner politiet». Men beslagsspørsmålet må snarest forelegges en politiembetsmann, jf. Rt. 2001 side 1699, jf. også håndhevingsinstruksen punkt 3.8.1.

Politiet kan ikke beholde førerkortet i mer enn tre uker uten samtykke av førerkortinnhaveren eller retten, jf. § 33 nr. 5 annet punktum. Dersom innehaveren ikke samtykker eller samtykket trekkes tilbake, må begjæring om fortsatt beslag senest være sendt tingretten innen tre uker fra beslagstidspunktet/tilbaketrekkingen av samtykket.

Finner tingretten at beslaget kan opprettholdes, treffer den kjennelse der det normalt samtykkes i beslag «inntil saken er endelig avgjort». Uttrykket antas etter fast praksis å sikte til avgjørelsen i førerkortsaken (og ikke bare til avgjørelsen av straffesaken), jf. håndhevingsinstruksen punkt 3.8.11. Tingretten kan etter fast høyesterettspraksis prøve alle sider av saken, også hensiktsmessighetsskjønnet.

Kjennelsen kan av begge parter påkjæres til lagmannsrett og videre til Høyesteretts kjæremålsutvalg etter reglene i straffeprosessloven kapittel 26.

Se for øvrig punkt 3.4 om klageadgang mv.

8.3.2 Forslaget i høringsnotatet

Når den siktede ikke samtykker i beslag, og senere ikke vedtar forelegg, vil tingretten etter den nye ordningen måtte behandle førerkortsaken i to omganger: Først må den ta stilling til om beslaget skal opprettholdes, og deretter må den behandle straffesaken. For departementet har det vært viktig å utforme reglene slik at reformen ikke svekker domstolenes forutsetninger for å foreta en hurtigere straffesaksbehandling. Departementet ba på denne bakgrunn høringsinstansene om å komme med innspill til hvordan man kan gjøre tingrettens behandling av beslagsspørsmålet mindre ressurskrevende, jf. høringsnotatet s. 48. Departementet lanserte selv tre mulige løsninger, men var åpen for alternative forslag:

«En mulighet er at tre-ukers fristen for å over-

sende en begjæring om fortsatt beslag forlenges noe, for eksempel til seks uker. Målsettingen vil da være at politiet innen denne fristen tar stilling til påtalespørsmålet, enten ved å utstede et forelegg, ved å ta ut tiltale eller ved å henlegge saken. I den grad saken blir pådømt innen (den utvidete) fristen løper ut, vil tingretten få befatning med saken bare en gang. En slik utvidet frist vil kunne påvirke påtalemyndigheten (og tingretten) til rask behandling. Vi ber om høringsinstansenes synspunkter, også på om fristen bør utvides ytterligere.

Et alternativ kan være å utforme reglene slik at den siktede ikke kan kreve domstolsprøving av beslaget dersom påtalemyndigheten innen 3-ukersfristen (evt. en lengre frist) tar ut tiltale eller begjærer pådømmelse i forhørsrett som inkluderer inndragning av førerkortet.

En tredje mulighet er å gå bort fra obligatorisk domstolsprøving av om beslaget skal opprettholdes, slik at tingretten bare behandler beslagsspørsmålet dersom føreren ber om det. Slik er reglene i bl.a. Sverige. Departementet er i tvil om en slik løsning i nevneverdig grad vil avlaste tingretten. Samtidig ser departementet klare betenkeligheter. En mulighet for å få prøvet beslaget for forhørsretten vil være en viktig rettssikkerhetsgaranti, særlig der beslagstiden kan bli langvarig. Departementet ber om høringsinstansenes synspunkter også på dette spørsmålet.»

8.3.3 Høringsinstansenes syn

Meningene er delt blant de høringsinstansene som har uttalt seg om hvorvidt beslagsreglene bør endres.

Indre Follo og Vardø tingretter, Agder lagmannsrett, riksadvokaten, Oslo, Vestfold og Østfold politidistrikter, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund og Yrkestrafikkforbundet gir i ulik grad støtte til ett eller flere av forslagene om å endre beslagsreglene.

Vardø tingrett går inn for en utvidelse av den nåværende 3-ukers fristen, men uttaler seg ikke om hvor lang den nye fristen bør være:

«Det er gode grunner for å gjennomføre endringer i reglene om forhørsrettens prøving av førerkortbeslag slik at domstolene slipper dobbeltbehandling av sakene. Det beste alternativ synes å være at dagens treukersfrist utvides noe om påtalemyndigheten har behov for lenger tid for å avgjøre påtalespørsmålet. Sakskomplekset vil da kunne sendes samlet over til retten innen en nærmere angitt frist.»

Indre Follo tingrett går inn for at 3-ukersfristen utvides til 8 uker, fordi dette i betydelig grad vil avverge en «dobbelbehandling» av saken:

«Innen åtte uker bør svært mange trafikksaker kunne bli pådømt i forhørsrett eller tingrett. En åtteukersfrist medfører riktignok en viss svekkelse av siktedes rettssikkerhet. Det forutsettes derfor at politiet nøye vurderer forholdsmessigheten av å opprettholde et beslag forut for rettskraftig dom.»

Tingretten påpeker at førerkortsakene

«... utgjør en betydelig del av forhørsrettssakene, og belaster domstolen i betydelig grad. Sakene behandles som hastesaker. Dagens treukersfrist medfører at sakene ofte er mangelfullt forberedt fra politiets side (vitneavhør mangler, blodprøveresultat foreligger ikke).»

Indre Follo tingrett uttaler også at det ofte er problematisk å få stevnet den siktede til rettsmøtet, og at håndhevingsinstruksen punkt 3.8.5 om utlevering av førerkortet ved forsinket kjennelse er en lite heldig regel, siden enkelte siktede kan «gå i ly» for forkynnelse og kreve førerkortet utlevert etter ca. 4 uker.

Også *Østfold politidistrikt* går inn for en 8-ukers frist:

«Man vil da i større grad enn i dag kan ha mulighet til å få etterforsket saken ferdig og ta en påtalemessig avgjørelse innen fristen. Dersom dette skal ha effekt utover de saker hvor politiet henlegger saken eller utferdiger forelegg som vedtas, bør fristen være minimum åtte uker. Dette for at det skal være en reell mulighet for å få en rettsavgjørelse innen fristen, mest praktisk er da en forhørsrettspådømmelse. Det er imidlertid tvilsomt om man rekker å få berammet og gjennomført en hovedforhandling innen en frist på åtte uker. Også andre grunner tilsier at fristen bør være minimum åtte uker, og det vises da spesielt til de saker hvor man må avvente en vurdering fra andre etater, f.eks en sakkyndighetsvurdering fra Statens rettskologiske institutt i saker vedrørende kjøring i påvirket tilstand, en egnethetsvurdering med tanke på promilleprogram fra Kriminalomsorgen mv.»

Vestfold politidistrikt fremhever at treukersfristen i § 33 nr 5 «ved en rekke anledninger har vist seg å være svært snau, særlig i de tilfeller da saken har nødvendiggjort innhenting av sakkyndige uttalelser», og forslår en forlenget frist på 6 uker «som utløser muligheten for å kreve domstolsprøving dersom påtalespørsmålet ikke er avgjort innen den tid». Politidistriktet mener at dette vil

«... gi påtalemyndigheten (og domstolen) et betydelig insitament til å få saken avgjort innen (den forlengede) fristen, og da eventuelt med kun ett rettsmøte. Erfaringsmessig er det rela-

tivt sjelden forhørsretten går imot politiets velbegrunnede beslagsbegjæringer og det antas at de rettssikkerhetsmessige motforestillingene mot å forlenge fristen, blir overskygget av fordelene ved å få sakene raskt avgjort. Det kan også bygges inn ytterligere en frist i loven, for eksempel på tre måneder, jfr. reglene om inndragning av kjøresedler, med en ubetinget plikt for påtalemyndigheten til å forelegge spørsmålet for retten dersom straffesaken ikke er rettskraftig avgjort innen denne fristen.»

Østfold politidistrikt uttrykker derimot skepsis til en slik løsning, og viser til at forslaget trolig vil svekke den siktedes rettssikkerhet:

«Politidistriktet er noe i tvil om reglene bør utformes slik at prøving av et midlertidig beslag avskjæres i de tilfelle hvor tiltale er tatt ut, uten at det er knyttet noen frist til hvor langt frem i tid hovedforhandling skal være avholdt og dom foreligge. Når et av formålene med å endre dagen regelverk er å styrke siktedes rettssikkerhet vil en slik løsning ikke være i overensstemmelse med dette.»

Oslo politidistrikt peker på at det også fra påtalemyndighetens side er ønskelig at fristen forlenges dersom en velger den løsningen at retten ikke skal behøve å prøve spørsmålet om beslag når tiltale eller begjæring om tilståelsesdom er tatt ut innen fristen, og foreslår at fristen settes til 4 uker.

Agder lagmannsrett kan i utgangspunktet ikke se at forslaget til nye regler om tap av retten til å føre motorvogn utgjør noe argument av betydning for å endre dagens regler om beslag:

«I og for seg kan vi ikke se at forslaget til nye regler om inndragning utgjør noe argument av betydning for å endre dagens regler om beslag. For beslagsadgangen og saksbehandlingsreglene ved beslag, synes det å være av underordnet betydning om det endelige vedtaket om inndragning/rettighetstap treffes av domstolene eller politiet. Det kan likevel være en naturlig foranledning til å vurdere ønskelige endringer også av beslagsordningen.»

Lagmannsretten finner en utvidelse av 3-ukers fristen «lite ønskelig ... hensett til de alvorlige virkninger et beslag kan ha for siktede». Retten har på den annen side sympati for forslaget om å legge avgjørelsesmyndigheten til politiet med klageadgang til tingretten, og tar til orde for at straffeprosessloven § 208 kan danne mønster for en eventuell ny regel:

«Ved straffeprosessuelle tvangsmidler ellers er det iallfall langt på vei et hensiktsmessighets-spørsmål om primærkompetansen legges til politiet/påtalemyndigheten med klageadgang til domstolene, som f. eks. ved beslag etter straffe-

prosessloven kapittel 16, eller om primærkompetansen legges til domstolene. Som bemerket av departementet kan det riktignok være noe tvilsomt om en slik løsning vil avlaste domstolene nevneverdig, men man kan ikke se bort fra at en del personer vil unnlate å klage uten positivt å ville samtykke til beslag av førerkortet. Vi deler ikke departementets «klare betenkeligheter» i høringsbrevet side 48. Siktete vil ved klage kunne kreve beslaget overprøvet av forhørsretten når han måtte ønske. Det er ikke nødvendig å oppstille noen tidsfrist. Det har man heller ikke ved klage over beslag etter straffeprosessloven § 208, som kan tjene som mønster for en eventuell ny regel.»

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund støtter forslaget om at beslaget som hovedregel bare skal bringes inn for tingretten om føreren ber om det. Dersom saksbehandlingen tar uforholdsmessig lang tid, og det ikke er tatt ut tiltale eller utferdiget forelegg innen (for eksempel) 3 måneder, går forbundet inn for at beslaget i alle tilfelle må fremmes for domstolen.

Etter *riksadvokatens* oppfatning kan en kombinasjon av departementets forslag være en hensiktsmessig løsning:

«Det overveiende antall saker hvor tilbakekall av førerretten vil være aktuelt, krever meget lite etterforskning. Normalt tas bare et forholdsvis kort (telefon-) avhør av mistenkte. Med hensiktsmessige rutiner burde derfor et flertall av sakene kunne være avgjort innen 30 dager (4 uker). Tar en hensyn til at reformen innebærer at den samme prosessform skal anvendes både for straff og førerkortreaksjon kan en tenke seg følgende regulering:

1. Politiets adgang til å holde førerkortet beslaglagt utvides til 30 dager/4 uker.
2. Skal førerkortet holdes beslaglagt ut over 30 dager/4 uker må
 - a) mistenkte positivt ha samtykket, eller
 - b) påtalemyndigheten må innen fristen ha avgjort saken med forelegg, begjæring om pådømmelse i medhold av straffeprosessloven § 248 eller med tiltale for tingretten.
3. Når saken er avgjort med positiv påtaleavgjørelse som nevnt i punkt 2b, er det siktede som i tilfelle må be om tingrettens prøvelse av fortsatt beslag. Antakelig bør det settes en frist for hvor raskt retten i tilfelle må behandle en slik begjæring. Hvis ikke fristen settes alt for kort (for eksempel 4 uker), vil det i mange tilfeller være hensiktsmessig om tingretten i stedet for en isolert behandling av beslagsspørsmålet, tar standpunkt til realiteten i det ikke vedtatte forelegg, i siktelsen eller i tiltalen.
En slik regel som foreslått vil utvilsomt ha den

generelle effekt at denne type saker vil bli behandlet raskere, hvilket i seg selv er et gode.»

Yrkestrafikkforbundet på sin side går inn for å skjerpe fristen, ved at det i stedet kreves at tingretts kjennelse må foreligge innen 3 uker etter at beslaget ble foretatt eller samtykket ble trukket tilbake:

«YTF ser det som særdeles viktig at dagens regelverk vedrørende adgangen til domstolsprøving av førerkortbeslag ikke blir svekket av hensyn til sjåførenes rettsikkerhet. YTF etterlyser istedenfor en styrking, slik at forhørsrettens kjennelse må foreligge innen tre uker fra beslaget ble foretatt/samtykke trukket tilbake. Det tar ofte urimelig lang tid fra en hendelse inntreffer til et forelegg blir utferdiget og det vil være helt urimelig om en yrkessjåfør skulle være avskåret fra å prøve sin sak i dette tidsrom. I praksis vil tap av førerkort ofte medføre tap av levebrød. Videre medfører tre-ukers-fristen at politiet må fremskynde etterforskningen.»

Borgarting lagmannsrett, Solør tingrett, LO, Lastebileiernes Forening, NAF og Norges Lastebileier-Forbund går imot endringer i dagens beslagsregler. *Borgarting lagmannsrett* og *LO* viser til at beslag er like inngripende for den enkelte fører som tap av retten til å ha førerkort, og at det skjer på et dårligere fundert grunnlag. *Lastebileiernes Forening* fremhever de særlige problemene en yrkessjåfør får som følge av et beslag, og peker på at en utvidelse av fristen også vil være uheldig fordi erfaringer tilsier «at det i enkelte tilfeller tar helt opp til fire uker før beslagssaker er behandlet av domstolene». Merbelastninger på domstolene for å sikre den enkeltes rettssikkerhet må etter foreningens oppfatning i stedet finne sin løsning gjennom politiske beslutninger og offentlige bevilgninger. *NAF* begrunner sitt standpunkt med at forbudet ikke har noen tro på at en utvidelse av fristen vil påvirke påtalemyndigheten og tingretten til raskere saksbehandling:

«Den samme argumentasjonen ble så vidt vi erindrer, brukt da man endret regelen for førerkortbeslag fra at saken måtte være innkommet retten innen den 21. dag til at det var tilstrekkelig at den var avsendt fra politiet innen den 21. dag. All erfaring viser at denne spådommen ikke slo til og at saker gjennomgående oversendes domstolene på grensen til fristutløpsdagen.»

Norsk Transportarbeiderforbund synes heller ikke å gå inn for endringer, men gir uttrykk for at deres erfaring er at førerkort ofte beslaglegges av politiet uten at det er foretatt en tilstrekkelig vurde-

ring av saken, og at de fleste beslagene som foretas overfor medlemmer i forbundet, har endt med at førerkortet har blitt levert tilbake lenge før saken når noen rettsinstans. Forbundet oppfordrer derfor til en mer forsiktig bruk av dette virkemidlet.

Norges Lastebileier-Forbund foreslår å endre vegtrafikkloven § 33 nr. 5, slik at beslagsadgangen begrenses til grovt hensynsløse overtredelser av vegtrafikkloven. Bakgrunnen for forslaget er erfaringer med den nåværende ordningen:

«Etter dagens praksis, beslaglegger politiet i mange tilfeller førerkortet rutinemessig, uten å vurdere på forhånd om alle vilkårene for beslag av førerkort er oppfylt. For en yrkessjåfør får dette ofte store økonomiske konsekvenser. Etter dagens regelverk, må det foreligge en kjennelse fra forhørsretten innen 4 uker etter at beslaget er foretatt. Vi erfarer også at forhørsretten til tider legger til grunn en feilaktig lovforståelse. Dette innebærer at førerkortet blir tilbakelevert først etter at lagmannsretten har tatt stilling til spørsmålet, dvs etter 6–8 uker.»

Forbundet viser ellers til at en slik endring ville bringe rettstilstanden mer på linje med «våre nordiske og europeiske naboer».

8.3.4 Departementets syn

Departementet har i lys av høringsuttalelsene vurdert om det er grunn til å endre saksbehandlingsreglene for beslag av førerkort. Både fordelene for den siktede med en hurtig saksbehandling og hensynet til påtalemyndighetens og domstolenes arbeidsbelastning tilsier at beslagsreglene utformes slik at man så langt råd søker å unngå dobbeltbehandling ved først domstolsprøving av beslag og senere behandling av tap av føreretten. Samtidig er domstolsprøving av beslaget en viktig rettssikkerhetsgaranti for den beslaget retter seg mot, når han eller hun ikke samtykker i politiets beslag og saken eventuelt trekker ut i tid.

Departementet har på denne bakgrunn nøye vurdert forslaget som riksadvokaten har satt frem under høringen, men finner det ikke ønskelig å endre sakbehandlingsreglene for beslag av førerkort i denne omgang. I stedet mener departementet at forholdet til reglene om beslag bør vurderes på nytt etter at de nye reglene har fått virke en stund. Departementet vil likevel understreke hvor viktig det er at politiet og domstolene legger til rette for at spørsmålet om straff og tap av førerrett behandles så raskt at det ikke blir aktuelt for retten å vurdere beslag i den grad det er mulig innenfor dagens tre-ukers frist.

Departementet foreslår likevel en mindre en-

dring i vegtrafikkloven § 33 nr. 5 som bl.a. tar sikte på å klargjøre kompetansespørsmål knyttet til politiets behandling av beslagssaken. Det innebærer ikke noen større realitetsendring: Forslaget er foranlediget av Høyesteretts kjæremålsutvalgs kjennelse 19. desember 2001 (Rt. 2001 s. 1699).

Etter vegtrafikkloven § 33 nr. 5 er det «politimesteren eller den han gir myndighet» som kan treffe vedtak om beslag av førerkort. At beslag kan foretas av en polititjenestemann på landeveien (såkalt midlertidig beslag), er likevel lagt til grunn i håndhevingsinstruksen (jf. punkt 3.8.1 første punktum) og i Rt. 1999 s. 1. Forutsetningen er at beslagsspørsmålet «snarest mulig forelegges en politiembetsmann (herunder politiadjutant eller politifullmektig) til vurdering», jf. håndhevingsinstruksen punkt 3.8.1 annet punktum. Etter det departementet kjenner til, utferdiges det normalt ikke noe nytt dokument før saken eventuelt forelegges for tingretten. Departementet ønsker å videreføre ordningen der en polititjenestemann foretar det midlertidige beslaget av førerkortet «på landeveien». Det bør likevel foretas en lovteknisk justering i § 33 nr. 5 slik at det går klart frem av lovteksten at polititjenestemannen har en slik kompetanse. Det vises til forslaget om å endre vegtrafikkloven § 33 nr. 5.

Videre foreslår departementet at det tas inn i loven en klar regel om at en politiembetsmann må treffe avgjørelse om å opprettholde beslaget, etter mønster av straffeprosessloven § 179. Forslaget lovfester i hovedsak regelen i håndhevingsinstruksen punkt 3.8.1 annet punktum, samtidig som det stilles krav til etterviselighet gjennom en uttrykkelig og skriftlig beslutning fra politiembetsmannens side, for eksempel ved en påtegning. I skriftlighetskravet ligger også at det skal fremgå når beslutningen er fattet. Det foreslås ikke innført særskilte krav til beslutningens innhold, og det er tilstrekkelig at beslutningen kun gir uttrykk for at beslaget opprettholdes.

Forslaget sikrer at en politijurist har vurdert beslaget og tatt stilling til dets rettmessighet. Videre vil tidspunktet for politijuristens vurdering da gå klart frem, slik at det i ettertid kan konstanteres hvorvidt kravet om at beslagsspørsmålet «snarest mulig» er forelagt en politiembetsmann er oppfylt.

8.4 Rett til forsvarer

8.4.1 Forslaget i høringsnotatet

Et spørsmål som reiser seg ved overføring av saker til domstolene, er om den siktede skal ha krav på forsvarer under rettssaken. Departementet drøftet i

høringsnotatet om det er behov for å utvide retten til offentlig oppnevnt forsvarer, men kom til at de nåværende reglene er tilstrekkelige, jf. høringsnotatet s. 45–46:

«Under hovedforhandlingen har den tiltalte normalt krav på offentlig oppnevnt forsvarer, jf. straffeprosessloven §§ 96 og 99, begges første ledd. Dette gjelder imidlertid ikke unntaksfritt, jf. § 96 annet ledd. Ved førsteinstansbehandling er det blant annet gjort unntak i saker etter vegtrafikkloven § 22 om alkoholpåvirkning av motorvognfører og § 24 første ledd om kjøring uten førerkort, jf. den felles straffetrusselen i § 31. Både saksforhold og jus er i slike saker vanligvis så lite komplisert at det er ubetenkelig at den tiltalte ikke har forsvarer. Hvis denne forutsetningen ikke slår til, finnes det en sikkerhetsventil i straffeprosessloven § 100 annet ledd, som i alle tilfeller gir retten anledning til å oppnevne forsvarer «når særlige grunner taler for det».

Sammenhengen i rettssystemet tilsier etter departementets oppfatning at den tiltalte ikke bør få noe større krav på forsvarer, selv om domstolen i tillegg skal ta stilling til om den promilletiltalte skal fradømmes retten til å kjøre motorvogn mv. En domstolsbehandling av førerkortreaksjonen tar sikte på å styrke den tiltaltes rettssikkerhet i forhold til de nåværende saksbehandlingsreglene. Det er ikke påvist noe behov for en slik ytterligere skjerpelse av rettssikkerheten som et krav på forsvarer vil innebære. Promillesaker vil i sjelden grad by på så sterk tvil at det fremstår som mer nødvendig med forsvarer hvis det er aktuelt med en førerkortreaksjon.

Domstolene har i straffesaker et selvstendig ansvar for å få saken opplyst, jf. straffeprosessloven § 294. De har derfor ikke bare en rett til å oppnevne forsvarer etter § 100 annet ledd, men også en plikt til dette, dersom det fremstår som nødvendig for å få skaffet til veie all relevant informasjon i saken. I de sakene hvor det etter gjeldende rett er tvil om oppnevne etter § 100 annet ledd skal gjennomføres, vil det ekstra element i saken som en førerkortreaksjon innebærer, etter omstendighetene kunne være det som skal til for å oppfylle kravet til «særlig grunn». Tilsvarende må gjelde når en slik reaksjon kan være usedvanlig inngripende, slik at det er spesielt viktig å få frem forhold som gjør seg gjeldende i den tiltaltes favør.

Straffeprosessloven § 96 annet ledd gjør også unntak for retten til forsvarer i saker som fremmes på bakgrunn av ikke vedtatte forelegg, jf. § 268. Departementet foreslår at det skal være adgang til å vedta tap av retten til å føre motorvogn mv. i forelegg, jf. 5.7.3 ovenfor. Dermed vil heller ikke den siktede i slike saker som ho-

vedregel ha krav på offentlig oppnevnt forsvarer, med unntak for den skjønnsmessige regelen i § 100 annet ledd. I de saker hvor påtalemyndigheten for retten nedlegger påstand om fengselsstraff, vil forsvarer likevel vanligvis måtte oppnevnes etter § 100 annet ledd – selv om saken startet som en foreleggssak, jf. avgjørelsen i Rt. 1993 s. 1101. Med en slik forutsetning fremstår § 100 som en tilstrekkelig sikkerhetsventil.

I andre veitrafikksaker vil den siktede ha krav på offentlig forsvarer under hovedforhandlingen. For eksempel gjelder det i alvorlige saker om uaktsom kjøring, jf. vegtrafikkloven § 3, eventuelt straffeloven §§ 238 eller 239, hvor forelegg er uaktuelt. I slike saker vil forsvareroppnevningen også gjelde førerkortreaksjonen. Det gjelder uavhengig av om reaksjonen regnes som straff eller ikke.

På denne bakgrunn er det departementets utgangspunkt at det ikke er nødvendig med en utvidelse av reglene om den tiltaltes krav på offentlig oppnevnt forsvarer, jf. straffeprosessloven kapittel 9. Høringsinstansene oppfordres imidlertid særskilt om å uttale seg om spørsmålet.»

8.4.2 Høringsinstansenes syn

De fleste høringsinstansene som har uttalt seg om spørsmålet, er enig med departementet i at det ikke er grunn til å utvide reglene om den siktedes rett til offentlig oppnevnt forsvarer. Dette gjelder *Borgarting* og *Agder lagmannsretter*, *Indre Follo*, *Solør* og *Vardø tingretter*, *riksadvokaten*, *Hordaland statsadvokatembeter*, *Politidirektoratet* og *Asker og Bærum*, *Vestfold* og *Østfold politidistrikter*.

Solør tingrett antar at oppnevning av forsvarer vil bli mer aktuelt, i alle fall hvis det legges opp til betydelig bruk av skjønn i vurderingene, men at dette kan ivaretas innenfor grensene av straffeprosessloven § 100. Også *riksadvokaten* mener at denne adgangen må være tilstrekkelig, særlig siden det etter hans oppfatning vil være tale om en begrenset skjønnsutøvelse:

«I langt de fleste tilfeller (promillekjøring og hastighetsovertredelser) vil ikke straffekravet utløse noen rett til forsvarer, jf. straffeprosessloven § 96 annet ledd nr. 1 og 2. Med det begrensede (stivnede) skjønn som vil prege tilbakekall av førerretten, på grunn av langvarig og fast praksis basert på sentrale direktiver, kan det heller ikke være noen grunn til å gi siktede krav på forsvarer alene av den grunn at førerkortreaksjonen nå skal avgjøres i straffeprosessuelle former. For de tilfeller hvor saken måtte reise helt særskilte spørsmål eller det er forhold ved

siktede som gjør forsvarer påkrevd, antas den vanlige hjemmel i straffeprosessloven § 100 annet ledd å være tilstrekkelig.»

Også *Indre Follo tingrett*, *Politidirektoratet* og *Asker og Bærum politidistrikt* peker på § 100 som en sikkerhetsventil. *Asker og Bærum politidistrikt* fremhever dessuten at domstolen har et selvstendig ansvar for å opplyse saken og at varigheten av rettighetstapet i slike saker vil være relativt skjematisk, slik at rettssikkerheten til den siktede må anses ivaretatt. *Østfold politidistrikt* mener at den siktedes rettsikkerhetsgarantier er tilstrekkelig ivaretatt ved at domstolene avgjør spørsmålet, og ved at vedkommende har anledning til å møte og uttale seg. Politidistriktet viser også til reglene om tilståelsesdom, der den siktede ikke har krav på forsvarer før det er nedlagt påstand om å idømme fengsel i mer enn seks måneder.

Norges Turbileierforbund er delvis enig med departementet, men tar til orde for å sonde mellom privatpersoner og yrkessjåfører:

«Vi er enige ... sålenge det gjelder privatpersoner. Men når det gjelder tilfeller der også en kjøreseddel kan bli inndratt, stiller dette seg helt annerledes. En yrkessjåfør risikerer faktisk å miste hele sitt livsgrunnlag ettersom svært mange arbeidsgivere tvinges til å si opp vedkommende, og da har straffen konsekvenser som rettsapparatet må ta realistisk høyde for og som derfor helt klart må gi «offeret» rett til forsvarer.»

Yrkestrafikkforbundet har «ingen store betenkeligheter med at denne ordningen ikke utvides idet den samlede reaksjonen overfor den dømte ikke vil endre seg», men understreker at de generelt sett er positive til en utvidelse av retten til å få offentlig oppnevnt forsvarer.

NAF mener at retten til forsvarer i disse sakene må utvides. Subsidiært går forbundet inn for at sikkerhetsventilen i § 100 utnyttes i større utstrekning enn det som følger av dagens praksis:

««For [vegtrafikksaker] finnes det relativt mange eksempler på behovet for forsvarer. Vi tenker her særlig på usikre fartsmålinger hvor myndighetene så langt ikke har funnet det oppørtunt å investere i tilleggsutstyr som ville høynet rettsikkerheten og saker som er tuftet på skjønnsmessige vurderinger.

Vi er derfor av den prinsipielle oppfatning at det bør oppnevnes forsvarer i disse sakene både ut fra en rettssikkerhetstanke og ut fra de betydelige konsekvenser en inndragningsstraff vil kunne få for den enkelte.

Skulle ikke departementet dele dette syn, vil

vi hevde at domstolene etter dagens praksis har en særs restriktiv holdning til å benytte sikkerhetsventilen i § 100 annet ledd og da særlig i veitrafikksaker. For dette tilfellet tør vi da be om at det gis signaler i lovforarbeidene til domstolene at man viser en noe mer «liberal» holdning til § 100 annet ledd og oppnevner forsvarer i større grad enn det som gjøres i dag.»

8.4.3 Departementets syn

Høringsrunden har styrket departementets oppfatning om at det ikke er grunn til å utvide den siktes rett til offentlig oppnevnt forsvarer. Domstolene vil ved behov kunne oppnevne forsvarer i medhold av straffeprosessloven § 100 annet ledd. At det er nedlagt påstand om tap av retten til å føre motorvogn, vil etter omstendighetene kunne være utslagsgivende i den vurderingen. Noen lovendring er imidlertid ikke nødvendig.

9 Standardisering av reaksjonene

9.1 Gjeldende rett

Ved inndragning av førerkort etter vegtrafikkloven § 33 nr. 2 til 4 er minsteinndragningstider inntatt i loven, jf. punkt 6.2.1. Etter den generelle bestemmelsen i § 33 nr. 1 annet ledd er det derimot overlatt til politiets skjønn å fastsette inndragningstiden. Inndragningstiden fastsettes likevel relativt skjematisk og er basert på langvarig praksis etter håndhevingsinstruksen.

9.2 Forslaget i høringsnotatet

I høringsnotatet s. 43 ble det understreket at en forutsetning for en eventuell reform er å videreføre dagens praksis om hvor lenge retten til å føre motorvogn skal være tapt. Retningslinjene i håndhevingsinstruksen vil imidlertid ikke være bindende for domstolene. Departementet ønsket derfor høringsinstansenes synspunkter på hvordan dette best lar seg gjøre med den nye ordningen, men gikk primært inn for at det fastsettes bindende forskrifter som bygger på reglene i håndhevingsinstruksen:

«En mulighet er å utforme forarbeidene til en lovendring slik at det vises til håndhevingsinstruksen som mønster for fastsettelsen av hvor lenge retten skal tapes, eller å angi i forarbeidene standard inndragningstid på grunnlag av det som i dag følger av håndhevingsinstruksen. Departementet mener imidlertid det vil være mest ryddig å fastsette forskrifter som bygger på reglene i håndhevingsinstruksen. Bruk av foreleggsinstituttet forutsetter også relativt klare retningslinjer for politiet, og de samme reglene om fastsettelse av rettighetstapets varighet bør gjelde for politiet og domstolene. Uansett er det en fordel om hovedretningslinjene for utmålingen fremgår av loven, jf. lovutkastet § 33 nr. 2. Hvorvidt rettighetstapets varighet skal medføre krav om ny førerprøve, bør fremgå direkte av forskriften og ikke i individuelle avgjørelser.»

9.3 Høringsinstansenes syn

Blant høringsinstansene er det delte oppfatninger om dagens praksis bør videreføres, men de fleste

som har uttalt seg om dette, synes å støtte departementets linje.

Agder lagmannsrett, Politidirektoratet, Vegdirektoratet, Buskerud vegkontor, UP og Trygg Trafikk er enig i at det er behov for å videreføre den standardisering av reaksjonene som i dag bygger på håndhevingsinstruksen, og at dette mest hensiktsmessig kan skje ved forskrifter. I begrunnelsene vises det til rettssikkerhetshensyn og trafikksikkerhetshensyn. *Politidirektoratet* peker på at rettspraksis ellers vil kunne «få en dreining mot å legge stor vekt på de uheldige konsekvensene inndragningen vil få for den enkelte».

Også *Samferdselsdepartementet* og *Hordaland statsadvokatembeter* understreker betydningen av å videreføre dagens praksis, men tar ikke uttrykkelig stilling til om dette bør skje ved forskrift. *Samferdselsdepartementet* uttaler imidlertid at myndighetene fortsatt må ha mulighet til «å foreta bindende endringer i praktiseringen for å oppnå størst mulig trafikksikkerhetsmessig effekt». *Hordaland statsadvokatembeter* mener at det fremstår som noe uklart hva som menes med at domstolene ved en felles behandling vil få bedre muligheter til å fastsette en samordnet og rimelig reaksjon:

«I den grad den utmålte straff i dag har betydning for førerkortinndragning, er det først og fremst som følge av at den kaster lys over forholdets grovhet. Dess strengere straff, dess lengre inndragning. Formuleringene i høringsnotatet kan derimot tyde på at det nå legges opp til en helhetlig vurdering der en trafikksynder for eksempel får lengre fengselsstraff eller høyere bot, mot at inndragningstiden blir forholdsmessig redusert. Dette vil i så fall være en ikke ubetydelig kursendring som vil kunne føre til vesentlig merarbeid for domstolene, og gir neppe et positivt bidrag til en tryggere trafikk.»

Heller ikke *Vardø tingrett* uttaler seg om behovet for en forskrift, men tingretten legger til grunn at domstolsbehandlingen lettere vil fange opp tilfeller der det foreligger særlige grunner for å fravike den relativt skjematiske praksisen, og antar at det store antallet saker vil føre til at den ensartede praksisen i stor grad vil bli opprettholdt. Tingretten viser også til at mediedekning og publisering av rettsavgjørelser vil bidra til dette.

Solør og Heggen og Frøland tingretter ser helst at man unngår å gi domstolene retningslinjer. *Solør tingrett* antar at den allmennpreventive effekten av en konsekvent og standardisert praksis er meget sterk, og at dette er den viktigste grunnen til dagens praksis. Tingretten legger til grunn at denne praksisen må videreføres for at den allmennpreventive effekten skal være like sterk i fremtiden, men håper at dette kan skje uten at det er nødvendig med lovregulering:

«Hvor streng inndragningspraksis man vil ha er et politisk spørsmål ut fra hvor effektiv man vil at regelen skal være. Men vil man ha en like effektiv regel som i dag og vil man at domstolene skal behandle inndragning, må man via ordinære rettskilder sørge for at praksis kan videreføres. I motsetning til den instruksjonsmulighet man har i et forvaltningsregime finnes ikke andre muligheter å påvirke domstolenes avgjørelser på.

Det er i utgangspunkt ikke ønskelig at loven gir lite spillerom for individuell straffutmåling. Spørsmålet er – uansett om man ser inndragning som straff eller en sivilrettslig reaksjon – om man her likevel, som for fengsel- og bøtstraff for promillekjøring, burde la reaksjonsnivåene i noen grad komme til uttrykk i lovteksten. Vi er av den oppfatning at man bør prøve å unngå det, men om praksis skulle vise at et slik behov er til stede, bør man ikke – av hensyn til trafikksikkerheten – vente lang tid med å få inn slike bestemmelser.»

Heggen og Frøland tingrett mener at en videreføring av dagens skjematiske praksis ikke er i samsvar med domstolenes frie stilling, og at en forskrift neppe løser dette prinsipielle problemet. *Agder politidistrikt* anfører at en mindre ensartet praksis er en følge av reformen som man må «ta med på kjøpet».

Troms politidistrikt ønsker å signalisere «en betydelig skepsis til om domstolene lar seg instruere slik høringsnotatet legger opp til», og frykter at praksis vil bli liberalisert, blant annet fordi domstolene etter deres oppfatning ofte «leter» etter formildende omstendigheter i saken. Politidistriktet antar at det er lettere å instruere politiet om praksis, enn å rokke ved domstolens frie stilling til å foreta en samlet vurdering av tap av retten til å føre motorvogn og straff. Det understrekes at det er uheldig at politiet «fremlegger tilbud om vedtakelse og inndragning i noen saker, mens domstolen fastsetter inndragningstiden i andre saker», jf. også punkt 5.1.2, hvor det fremgår at politidistriktet går imot forslaget om å overføre kompetansen til å fastsette tap av retten til å føre motorvogn mv. til domstolene.

Norges Lastebileier-Forbund tar sterkt avstand fra at dagens praksis videreføres. Heller ikke *Norges Taxiforbund* eller *Norges Turbileierforbund* støtter en videreføring av de nåværende retningslinjene.

Norges Lastebileier-Forbund begrunner sitt standpunkt med at det har «gått inflasjon i» å innføre førerkort, og at selv den ubetydelige uaktsomhet ofte fører til at førerkortet beslaglegges eller inndras av politiet. Forbundet går derfor inn for at domstolene på fritt grunnlag skal få ta stilling til bruken av denne reaksjonen. *Norges Taxiforbund* mener at domstolene bør stilles relativt fritt, og begrunner dette med at dagens retningslinjer praktiseres «vel rigorøst», uten at det tas tilstrekkelig hensyn til de konkrete omstendighetene ved overtredelsen. *Norges Turbileierforbund* viser til den ekstra belastningen en førerkortreaksjon får for yrkessjåfører, og tar til orde for at det i slike tilfeller bør være mulig å kunne «forhandle seg frem til dom på bot og/eller fengsel så langt det ikke dreier seg om stadige gjentakelser og svært alvorlige overtredelser».

I høringsuttalelsen fra *Vestfold politidistrikt* tas det til orde for at det bør være fastlagt ved lov eller forskrift når ny førerprøve skal avlegges, og hvilket omfang denne skal ha.

9.4 Departementets syn

Fra departementets side har det vært en forutsetning for en reform at dagens praksis videreføres selv om det er domstolene og ikke politiet som avgjør om føreretten skal tapes. Det er ikke noe nytt at lovgivningen går langt i å detaljregulere det nærmere innholdet i en reaksjon, reglene om utmåling av straff for promillekjøring er et eksempel på det. Et overordnet hensyn som ligger til grunn for reglene om tap av føreretten, er hensynet til trafikksikkerheten. Dette hensynet varetas etter departementets mening best når potensielle lovovertredere er kjent med at det er lite rom for skjønn ved reaksjonsfastsettelsen. En slik løsning vil også – i hvert fall på lengre sikt – bidra til å redusere arbeidsbelastningen til domstolene, selv om det ikke har vært noe sentralt argument i departementets vurdering av dette spørsmålet. Som det fremgår av punkt 9.3, synes et flertall av høringsinstansene å støtte departementets linje.

De mest sentrale utmålingsreglene bør fortsatt komme til uttrykk direkte i vegtrafikkloven, jf. utkastet til § 33 nr. 1 annet til femte ledd, som svarer til § 33 nr. 2 og nr. 4 første ledd første punktum

bokstav a mv. De særskilte utmålingsreglene i § 33 nr. 3 og nr. 4 første ledd første punktum bokstav b, jf. fjerde punktum, foreslås derimot opphevet, jf. punkt 6.4.4. Ettersom de nærmere reglene om fastsetting av tap av førerett er temmelig omfattende, går departementet inn for at disse reglene blir fastsatt i forskrift. Dersom departementets forslag blir vedtatt, vil departementet påbegynne arbeidet med å utforme en forskrift slik at denne kan settes i kraft samtidig med lovendringene. Det vil fortsatt være behov for en instruks som retter seg mot politiet, men denne vil bli mindre omfangsrik enn dagens instruks.

Departementet foreslo i høringsbrevet at det skal være en viss adgang for domstolene til å gå un-

der de lov- og forskriftsbestemte minstetidene, et forslag departementet viderefører i forslaget til § 33 nr. 1 siste ledd, jf. merknadene til bestemmelsen i punkt 12.1. Bakgrunnen for forslaget er at et skjematisk regelverk har den ulempe at det kan fremstå som urimelig firkantet i enkelttilfeller, jf. høringsuttalelsene fra yrkessjåførorganisasjonene. Det vil gi lite mening om politiet skal ha kompetanse til å fravike minstetidene på grunn av etterfølgende forhold, jf. punkt 7.4, hvis ikke også domstolene skal ha slik kompetanse der tilsvarende omstendigheter foreligger allerede på domstidspunktet. Med en slik sikkerhetsventil er departementet ikke enig med de høringsinstansene som mener at det er betenkelig å videreføre dagens praksis.

10 Endringer i straffeprosessloven § 261 – gjenopptakelse av saker som er avgjort ved forelegg

10.1 Innledning

Straffeprosessloven § 261 gir kapittel 27 (§§ 389 flg.) om gjenopptakelse tilsvarende anvendelse ved gjenopptakelse av saker som er avgjort ved vedtatt forelegg, så langt de generelle reglene passer, jf. første punktum. Begjæringen må imidlertid settes frem for lagmannsretten, mens en eventuell ny behandling av saken foretas ved tingretten, jf. annet punktum.

Bestemmelsen ble revidert ved lov 15. juni 2001 nr. 63. Lovendringen trer i kraft samtidig med de øvrige lovendringene om gjenopptakelse av straffesaker. Begjæringer om gjenopptakelse av forelegg skal etter ikrafttredelsen ikke lenger settes frem for lagmannsretten, men for tingretten. Siden vedkommende tingrett ikke tidligere har tatt stilling til saken, fant man ikke tilstrekkelig grunn til å legge også slike avgjørelser til kommisjonen, jf. Ot.prp. nr. 70 (2000 – 2001) side 72.

10.2 Brev 20. desember 2001 fra dommer Tor Langbach

Dommer Tor Langbach ved daværende Trondheim byrett har i brev 20. desember 2001 til departementet tatt til orde for at er hensiktsmessig å endre straffeprosessloven § 261 før ordningen med gjenopptakelseskommisjon trer i kraft:

«Ved lov av 15. juni 2001 nr. 63 er vedtatt nye regler om gjenopptakelse. I denne forbindelse er det foretatt endring av straffeprosessloven § 261, hvorefter gjenopptakelse av vedtatte forelegg nå legges til tingrettene i stedet for til lagmannsretten, slik regelen er pr. i dag. For lagmannsrettens behandling gjelder kap. 27 via en henvisning i § 261 første punktum. Dette er i dag uproblematisk, fordi kap. 27 nettopp regulerer domstolers behandling av gjenopptakelsesaker.

Når det gjelder hvordan tingrettene skal behandle disse sakene, har man opprettholdt lovens gjeldende henvisningsregel om at «reglene i kap. 27» gjelder «tilsvarende så langt de passer». Dette blir problematisk, fordi kap. 27 vil nå inneholde regler om gjenopptakelseskommisjonen

misjonens saksbehandling, og det er ikke lett å se at disse reglene lar seg anvende på tingrettene.

Problemet oppstår allerede når det gjelder rettens sammensetning. Etter domstolloven § 21 andre ledd er utgangspunktet at tingretten settes med én dommer, hvor ikke annet er bestemt i prosesslovene. For straffesaker gjelder den særbestemmelse at det skal være en fagdommer og to lekdommere ved hovedforhandling, jf. § 276 første ledd. Spørsmålet om gjenopptakelse av vedtatte forelegg skal ikke behandles i hovedforhandling. Det er ikke lett å finne noen løsning på dette i den nye utformingen kap. 27 har fått, i og med at kommisjonen avgjør dette ved deltakelse av fem medlemmer, jf. ny § 399. Også andre regler i kap. 27 – f.eks. § 398a – er vanskelig å tilpasse tingrettens behandling.

Det kan være hensiktsmessig at dette avklares før reglene iverksettes.»

10.3 Departementets vurderinger

Departementet er enig i at henvisningen til straffeprosessloven kapittel 27 ikke gir den beste løsningen ettersom de generelle saksbehandlingsreglene der er tilpasset ordningen med en egen kommisjon som skal ta stilling til gjenopptakelsesbegjæringer. Selv lest i lys av reservasjonen om at reglene bare gjelder så langt de passer, er saksbehandlingsreglene for kommisjonen ikke godt egnet for domstolens behandling av en begjæring om gjenopptakelse av et forelegg. Etter departementets oppfatning vil det være mer hensiktsmessig at saksbehandlingen etter § 261 følger de *nåværende* reglene i kapittel 27 om *domstolens* behandling av begjæringer om gjenopptakelse, så langt disse reglene passer. Departementet foreslår derfor for at et utvalg av saksbehandlingsreglene i kapittel 27 innarbeides i § 261.

Forslaget berører bare saksbehandlingsreglene som knytter seg til behandlingen av spørsmålet *om saken skal gjenopptas*, siden det bare er dette kommisjonen skal ta stilling til (se straffeprosessloven §§ 394 til 399, slik bestemmelsene skal lyde etter at lovendringen 15. juni 2001 nr. 63 blir satt i kraft).

Reglene om behandlingen av saker som er besluttet gjenopptatt må fortsatt gjelde så langt de passer i foreleggssakene. En annen sak er at reglene i § 400 om at saken skal behandles ved en sideordnet domstol ikke får anvendelse fullt ut, jf. særreglene i § 261 annet punktum i.f. om at ny behandling av saken foretas ved tingretten. Bakgrunnen for denne bestemmelsen er at ingen domstol har realitetsbehandlet saken tidligere. Dette samsvarer med den nåværende ordningen og berøres ikke av de nye reglene om en gjenopptakelseskommisjon. Utover dette må straffeprosessloven § 400 komme supplerende til anvendelse så langt den passer.

Henvisningen til kapittel 27 må på tilsvarende måte videreføres for så vidt gjelder de materielle vilkårene for gjenopptakelse. Dette innebærer at §§ 389 til 393 fortsatt må gis anvendelse så langt de passer.

Noen av bestemmelsene i kapittel 27 får ikke anvendelse på domstolenes behandling av begjæring om gjenopptakelse av vedtatte forelegg, og behøver verken å henvises til eller å innarbeides direkte i bestemmelsen. Dette gjelder §§ 394 og 395 og § 401. Paragraf 399 er ved lovendringen i 2001 innarbeidet i ny § 400 og vil derfor fortsatt gjelde etter at lovendringen fra 2001 er satt i kraft, jf. foran.

Etter domstolloven § 21 annet ledd skal tingretten som hovedregel settes med én dommer, men ved hovedforhandling i straffesaker skal det alltid

være én fagdommer og to meddommere, jf. straffeprosessloven § 276 første ledd. Spørsmålet om gjenopptakelse av vedtatte forelegg skal imidlertid ikke behandles i hovedforhandling. Ettersom ikke annet er særskilt bestemt, vil begjæringen da bli avgjort av én fagdommer alene.

De bestemmelsene det gjenstår å ta stilling til i kapittel 27, slik det lyder før lovendringen i 2001 blir satt i kraft, er §§ 396 til 398. Dette er saksbehandlingsregler som gjelder ved behandlingen av gjenopptakelsesbegjæringen. Departementet foreslår derfor at bestemmelsene innarbeides i § 261. Særreglene om en betinget rett til forsvarer i forbindelse med bevisopptak og muntlige forhandlinger, jf. § 397 annet ledd tredje punktum og § 398 tredje ledd, vil antakelig bare være aktuelle ved en eventuell ankebehandling. Dette skyldes § 96 annet ledd nr. 2, som fastslår at den siktede under hovedforhandling ved tingretten ikke har krav på forsvarer i saker som fremmes etter reglene i § 268 om forelegg. Men retten kan oppnevne forsvarer når særlige grunner taler for det, også ved behandlingen i tingretten, jf. § 100 annet ledd og Rt. 1986 side 845.

Se for øvrig punkt 12.3 om departementets merknader til forslaget, som ikke antas å ha noen nevneverdige økonomiske eller administrative konsekvenser.

11 Økonomiske og administrative konsekvenser

11.1 Innledning

De foreslåtte endringene antas i første rekke å berøre domstolene, politiet og påtalemyndigheten. I tillegg vil en nyordning føre til et visst merarbeid for de berørte departementene, Politidirektoratet (POD) og Vegdirektoratet, som må utarbeide forskriftsbestemmelser, rundskriv og sette i verk administrative tiltak.

Forut for utarbeidelsen av høringsnotatet innhentet departementet statistiske oppgaver og andre opplysninger for å kunne vurdere hvilke administrative og økonomiske konsekvenser forslagene vil få dersom de blir vedtatt som lov og forskrift. Dette grunnlagsmaterialet gjengis under punkt 11.2.

Se også punkt 5.1.2, hvor høringsinstansenes synspunkter på mulige merbelastninger for politi og domstoler er trukket inn i vurderingen av om det bør foreslås noen lovendring. Her er det både gjengitt uttalelser som er avgitt som ledd i argumentasjonen for eller imot en overføring av kompetansen, og uttalelser som er avgitt i tilknytning til høringsnotatet kapittel 6 om økonomiske og administrative konsekvenser. For enkelhets skyld er det ikke referert ytterligere til høringsinstansenes synspunkter i konsekvensgjennomgåelsen nedenfor.

Departementet vil se nærmere på lovendringenes konsekvenser etter at de har fått virke en stund.

11.2 Statistikk mv.

Den innhentede statistikken er noe ufullstendig. Det er noe uvisst hvor mange tap av føreretten som er en følge av en straffbar handling, og hvor mange som bygger på en straffedom eller et vedtatt forelegg. Videre er det ikke mulig å fastslå med sikkerhet hvilken rolle andre førerkortreaksjoner enn tap av retten til å føre motorvogn (og beslag av førerkort) spiller i praksis. Den innhentede statistikken over PODs klagesaker om inndragning av førerkort og tilbakekall av kjøresedler som følge av straffbare forhold etter vegtrafikkloven § 33 første ledd (farts- overtreddelser, uaktsom kjøring mv.) og § 33 nr. 2 og 4 (promillekjøring) for 2001, samt opplysninger fra STRASAK, bøte- og strafferegisteret og Vegdirektoratets sentrale førerkort- og motorvognregister (AUTOSYS), gir likevel grunnlag for nærmere vurderinger av forslagenes konsekvenser for politiets og domstolenes arbeidsbyrde og ressursbruk.

I 2001 behandlet POD totalt 583 klager over førerkortinndragningsvedtak og 17 klager over vedtak om tilbakekall av kjøreseddel.

Tabell 11.1 Statistikk for førerkortinndragningssaker

Antall saker	Inndragningsgrunnlag		Inndragningsgrunnlag i %	
	§ 33 nr. 1	§ 33 nr. 2 og 4	§ 33 nr. 1 i %	§ 33 nr. 2 og 4 i %
583	242	341	41,5 %	58,5 %

Hvis en sonderer mellom de tilfeller der det straffbare forhold er avgjort ved dom eller ved forelegg, fordeler sakene seg slik:

Antall saker	Dom	Forelegg	Dom i %	Forelegg i %
583	459	124	78,7 %	21,3 %

Omtrent 10 % av klagen ble tatt til følge, i den forstand at inndragningstiden ble noe redusert. Den tilsvarende statistikken for klagesakene om tilbakekall av kjøreseddel er som følger:

Antall saker	Dom	Forelegg	Dom i %	Forelegg i %
17	12	5	70,6 %	29,4 %

Omtrent 12 % av klagenes ble tatt til følge, i den forstand at tilbakekallstiden ble noe redusert.

Vegdirektoratet har opplyst at det ble registrert totalt 13.529 inndratte førerkort i AUTOSYS i 2001. Det antas at antallet ikke bare omfatter førerkortinndragninger etter vegtrafikkloven § 33 nr. 1, 2 og 4, men også inndragninger på annet grunnlag, for eksempel etter § 34. Til sammenligning ble det registrert totalt 7.642 førerkortinndragninger i 1998, jf. NOU 1999: 22 Domstolene i første instans s. 62.

Ifølge STRASAK ble 6.489 overtredelser av vegtrafikkloven § 22 første ledd og 91 overtredelser av § 22 annet ledd avgjort ved rettskraftig dom i 2001.

Statistikken viser videre at det ble beslaglagt 10.040 førerkort i 2001, 5.518 på grunn av hastighetsoverskridelse og 3.101 på grunn av promillekjøring. Det ble beslaglagt 1.421 førerkort på annet grunnlag, for eksempel som følge av uaktsom kjøring, jf. vegtrafikkloven § 3.

Det er på denne bakgrunnen grunn til å tro at ca. 10.000 førerkort ble inndratt i 2001 som følge av straffbare handlinger, ettersom de aller fleste førerkortbeslag munner ut i et vedtak om tap av retten til å føre motorvogn (slik forutsetningen også er). I Ot.prp. nr. 71 (2001–2002) s. 4 uttales det at omtrent 11.000 førerkort inndras årlig etter overtredelser av vegtrafikklovgivningen.

På bakgrunn av statistikken over de ulike beslagsgrunnlagene, anslår departementet at omtrent 70 % av førerkortinndragningene (ca. 7.000) var hjemlet i vegtrafikkloven § 33 nr. 1, mens omtrent 30 % av inndragningene var hjemlet i § 33 nr. 2 og 4 (ca. 3.000 inndragninger). Dette er på linje med Strukturutvalgets oppfatning, jf. NOU 1999: 22 Domstolene i første instans s. 63, der det uttales at de fleste inndragninger gjelder fartsovertredelser.

Tall fra STRASAK tyder på at ca. 60 % av promillesakene ble avgjort i forhørsretten, mens resten av sakene ble avgjort i tingretten. POD har videre lagt til grunn at forholdet mellom forhørsrettspådommelse (nå tilståelsesdom) og dom i tingretten for så vidt gjelder promillesakene (henholdsvis 60 % og 40 %), er tilsvarende for de øvrige sakene som avgjøres ved dom, slik som fartsovertredelser, uaktsom kjøring mv.

Departementet har ingen sikre opplysninger om hvor mange av de ca. 10.000 inndragningene som var følger av henholdsvis en straffedom og et vedtatt forelegg. Ut fra PODs klagesaker er forholdet ca. 80 % (straffedom) og 20 % (forelegg). Det er imidlertid grunn til å tro at mange kortvarige inndragninger på bakgrunn av hastighetsoverskridelser, uaktsom kjøring mv. som bygger på et vedtatt forelegg, ikke blir påklaget til POD. Det vises i den forbindelse til NOU 1999: 22 s. 63 Domstolene i

første instans der Strukturutvalget uttaler at inndragninger som gjelder fartsovertredelser «i de fleste tilfeller [blir] avgjort ved forelegg».

De klart fleste av de nevnte 3.000 inndragningene i medhold av vegtrafikkloven § 33 nr. 2 og 4 bygger derimot på forhold som blir avgjort ved dom. Inndragningshjemplene i § 33 nr. 3 og nr. 4 første punktum bokstav b og fjerde punktum er lite benyttet i praksis.

Oppsummeringsvis tyder de innhentede tallene på at antallet førerkortinndragninger per år på grunnlag av straffedommer (i forhørsrett eller tingsrett) utgjør ca. 4.000 – 5.000 (40 – 50 %) og at de øvrige inndragninger, ca. 5.000 – 6.000 (50 – 60 %), er foretatt på grunnlag av vedtatte forelegg.

11.3 Konsekvenser for domstolene

De foreslåtte lovendringene vil medføre noe merarbeid for tingrettene, som må ta stilling til et eventuelt tap av retten til å føre motorvogn i tillegg til straffekravet. Departementet vil følge nøye med på hvor stor merbelastningen blir.

Hovedforhandlingen vil neppe ta særlig lengre tid enn i dag, ettersom de opplysningene som er avgjørende for å avgjøre tap av førerrett, stort sett vil være kommet frem av hensyn til straffutmålingen. Det kan imidlertid ikke utelukkes at den siktede vil ønske å fokusere mer på enkelte aspekter enn han ville gjort dersom forholdet utelukkende hadde betydning for straffutmålingen. Departementet er trygg på at domstolene vil sørge for at hovedforhandlingen ikke blir unødig vidløftig.

Det er dessuten grunn til å tro at de fleste domstolsavgjørelsene på dette området vil bli truffet som tilståelsesdom etter straffeprosessloven § 248, hvor det neppe blir bevisførsel utover den siktedes forklaring. Det er likevel et noe åpent spørsmål i hvilken utstrekning en ellers uforbeholden tilståelse vil bli holdt tilbake, eventuelt at den siktede ikke samtykker i tilståelsesdom, fordi retten også skal ta stilling til tap av førerrett. Det antas likevel ikke å bli tale om særlig mange slike saker, jf. NOU 1987: 11 s. 98.

Dersom endringene fører til at færre vedtar forelegg, for eksempel fordi de er uenige i reaksjonens varighet, vil flere saker bli brakt inn for retten. Det er imidlertid vanskelig å si sikkert hvor mange som vil nekte å vedta forelegget av den grunn. Strukturutvalget mener at «det er liten grunn til å tro at færre vil vedta forelegg om forelegget også fastsetter inndragningstiden for førerkortet», jf. NOU 1999: 22 s. 63, mens andre har et annet syn på

dette. Dersom hvert femte forelegg som i dag vedtas etter forslagene, vil bli nektet vedtatt, vil det årlig bli ført om lag 1.000 til 1.200 nye saker for domstolene. Flesteparten av disse sakene må imidlertid kunne forventes å danne grunnlag for tilståelsesdom. Departementet antar likevel at antallet slike saker blir atskillig lavere, jf. også NOU 1987: 11 Promillekjøring s. 98, særlig på bakgrunn av den foreslåtte videreføring av praksis gjennom relativt skjematiske retningslinjer for fastsettelsen av reaksjonene, jf. punkt 9.4 foran.

Tilsvarende spørsmål reiser seg med tanke på den ankeadgangen som nyordningen innebærer. Statistikken over antallet klagesaker i 2001 viser at 459 saker omhandlet inndragning av førerkort grunnet straffbare forhold avgjort ved dom. Det fremgår imidlertid ikke om dommen er avsagt i første instans eller etter anke.

Det er nok grunn til å anta at tallet på anker vil øke, dersom retten skal fastsette reaksjonens varighet. Den foreslåtte videreføring av praksis gjennom relativt skjematiske retningslinjer for fastsettingen av reaksjonene, vil imidlertid kunne bidra til at antallet anker blir begrenset. Også muligheten til å få tilbake førerkortet etter vedtak av politiet vil kunne redusere antallet anker. Forslagene vil medføre en viss merbelastning for lagmannsrettene i de tilfellene hvor det utelukkende ankes over fastsettelsen av reaksjonens varighet, ettersom retten må sette seg inn i saksforholdet for å kunne avgjøre ankene i den grad anken tillates fremmet til realitetsbehandling.

11.4 Konsekvenser for politi og påtalemyndighet

Som for domstolene må det påregnes noe merarbeid for påtalemyndigheten, ved at førerkortspør-

målet må prosederes under hovedforhandling i tingretten. Dette arbeidet antas likevel å bli oppveid av at politiet spares for den forvaltningsmessige behandlingen av førerkortspørsmålet etter at dom er avsagt. Strukturutvalget går i sin utredning enda et skritt videre og antar at den merbelastningen som forslagene vil kunne medføre for domstolene «vil bli oppveid av besparelser for politi og påtalemyndighet», jf. NOU 1999: 22 Domstolene i første instans s. 98.

Videre må det forventes at de fleste sakene vil danne grunnlag for tilståelsesdom etter straffeprosessloven § 248. Dersom forslagene fører til at mange siktede ser seg tjent med å møte med forsvarer, vil dette igjen kunne medføre at også påtalemyndigheten i større grad møter i domstolene, selv om det er tale om en forenklet domstolsbehandling etter § 248, jf. foran. Sett i sammenheng med at den siktetes rett til forsvarer ikke foreslås utvidet, beror spørsmålet om hvorvidt disse sakene vil representere et merarbeid for politi og påtalemyndighet i hovedsak på i hvilken utstrekning behandlingen av reaksjonene vil motivere de siktede til å møte med privat engasjert forsvarer. Departementet har ikke grunnlag for å anta i hvilken utstrekning dette kan bli tilfellet.

Hvis færre vil vedta forelegget fordi det også fastsetter reaksjonens varighet, vil flere saker komme inn for tingretten.

Politidirektoratet bruker i dag ca. 1 årsverk på å behandle klager i førerkortsaker. En rekke av disse klagen gjelder tap av retten til å føre motorvogn, som nå foreslås behandlet i straffeprosessuelle former. På dette punktet vil forslagene derfor spare politiet for arbeid.

12 Merknader til lovutkastet

12.1 Til lovforslaget del I – endringer i vegtrafikkloven

Til § 24 a annet ledd

Annet ledd første punktum er foreslått slik at kompetansen til å fastsette sperrefrist for utstedelse av førerkort etter vegtrafikkloven § 24 a annet ledd overføres fra politiet til domstolene, jf. punkt 6.7.4. Se for øvrig punkt 2.4.3 om endringer i terminologien. Reaksjonen skal kunne vedtas ved forelegg, jf. merknadene til endringene i straffeprosessloven § 255.

Uttrykket «ilagt straff eller domfelt» henspilte tidligere på et rettskraftig forelegg eller en rettskraftig straffedom i forkant av vedtaket om sperrefrist. Etter kompetanseoverføringen vil reaksjonen bli avgjort samtidig som straffreaksjonen for øvrig, og fremgå av samme domsslutning eller forelegg. Dette er presisert ved formuleringen «skal det i samme dom eller forelegg fastsettes...». Begrepet ilagt straff omfatter også «domfelt». Departementet foreslår derfor at «domfelt» ikke nevnes uttrykkelig i lovteksten. Ingen realitetsendring er tilsiktet på dette punktet.

Formuleringen «i eller i medhold av § 33» tar hensyn til at det vil bli gitt regler om utmålingen i forskrift, jf. merknadene til ny § 33 nr. 1 femte ledd. Henvisningen til § 33 innebærer også at forslaget til § 33 nr. 1 siste ledd om adgangen til å fravike lov- og forskriftsbestemte minstetider er gitt anvendelse, noe som er i samsvar med reglene vegtrafikkloven § 39 femte ledd slik bestemmelsen lyder før lovendringen.

Klageadgangen til Politidirektoratet vil ifølge forslaget bli avløst av de vanlige reglene om rettsmidler mot domstolenes avgjørelser. Politiet skal imidlertid ha kompetanse til å lempe på tapsperioden på grunn av etterfølgende forhold, jf. forslaget til ny § 40 annet ledd.

Også i *annet ledd annet punktum* er det gjort språklige endringer som følge av endringer i terminologien, jf. punkt 2.4.3. Henvisningen til § 33 er justert på bakgrunn av endringene i denne bestemmelsen.

Til § 33

I *overskriften* er det gjort språklige endringer som følge av endringer i terminologien, jf. punkt 2.4.3.

Etter *nr. 1 første ledd* er det nå domstolene, og ikke lenger politiet, som avgjør om noen skal tape retten til å føre førerkortpliktig motorvogn på grunn av en straffbar handling, jf. nærmere punkt 6.2.4. Se også punkt 2.4.3 om endringer i terminologien. Reaksjonen skal kunne vedtas ved forelegg, jf. merknadene til endringene i straffeprosessloven § 255. Bestemmelsen viderefører regelen i vegtrafikkloven § 33 nr. 1 annet ledd første punktum. Om uttrykket «ilagt straff», se merknadene til endringene i § 24 a annet ledd første punktum.

Den nåværende bestemmelsen i vegtrafikkloven § 33 nr. 1 annet ledd annet punktum har ikke på samme måte tilknytning til noen straffbar handling. Som følge av at tap av føreretten på grunn av andre forhold enn straffbare handlinger fortsatt skal være en forvaltningsavgjørelse, jf. punkt 6.2.4, er bestemmelsen innarbeidet i forslaget til ny § 34 femte ledd.

Etter gjeldende rett kan politiets inndragningsvedtak etter § 33 fristfritt påklages til Politidirektoratet, jf. forvaltningsloven §§ 28 flg. og vegtrafikkloven § 39 første ledd. I tillegg kan politiet etter dagens regler på eget initiativ forkorte inndragningstiden, jf. forvaltningsloven § 35 og særreglene i vegtrafikkloven § 39 tredje og fjerde ledd. Se nærmere om dette under punkt 3.4. Departementet foreslår at klageadgangen avløses av de vanlige reglene om rettsmidler mot rettsavgjørelser. Politiet skal imidlertid etter forslaget fortsatt ha kompetanse til å forkorte tapet på grunn av etterfølgende forhold, jf. forslaget til ny § 40 første ledd.

Nr. 1 annet ledd viderefører regelen i vegtrafikkloven § 33 nr. 2. Det er foretatt en lovteknisk justering ved at det henvises til § 22 og ikke lenger til § 22 første og annet ledd. Bakgrunnen er at § 22 i dag ikke har mer enn to ledd. Videre er det foreslått en terminologisk justering ved at uttrykket «[f]ørerkort eller mopedførerbevis skal inndras ...» er erstattet med «[t]apet av førerett skal være ...», jf. punkt 2.4.3.

Ny *nr. 1 tredje ledd første punktum* viderefører vegtrafikkloven § 33 nr. 4 første ledd første punk-

tum bokstav a i noe forenklet utforming. *Annet punktum* viderefører i hovedsak § 33 nr. 4 første ledd annet punktum, men fastsetter ikke lenger en minstetid for det tilfellet at den nye overtredelsen gjelder overtredelse av § 31 annet ledd bokstav a. § 33 nr. 4 første ledd tredje punktum oppheves fordi regelen bør plasseres i en forskrift, jf. punkt 9.4 og forslaget til § 33 nr. 1 femte ledd.

Ny *nr. 1 fjerde ledd* viderefører vegtrafikkloven § 33 nr. 4 annet ledd med en terminologisk justering, jf. punkt 2.4.3. Uttrykket «ilagt straff» omfatter både vedtakelse av forelegg og domfellelse.

Forskriftshjemmelen i ny *nr. 1 femte ledd* er nødvendig for å sikre at dagens inndragningspraksis, jf. håndhevingsinstruksen, blir videreført selv om reaksjonen heretter skal fastsettes av domstolene. Departementet mener også at hvorvidt tapets varighet skal medføre krav om ny førerprøve bør fremgå direkte av forskriften og ikke i individuelle avgjørelser.

De lov- eller forskriftsbestemte minstefristene kan i enkelte tilfeller få så urimelige følger at det bør være mulig å fravike dem allerede ved fastsettelsen av reaksjonen, jf. punkt 9.4. Ny *nr. 1 siste ledd* er ment å virke som en sikkerhetsventil i slike tilfelle. Bestemmelsen er generelt utformet, men viderefører i hovedsak vegtrafikkloven § 39 tredje og fjerde ledd (som også regulerer adgangen til å vektlegge etterfølgende forhold, jf. merknadene til ny § 40). Adgangen til å gå under de lov- og forskriftsbestemte minstetidene er meget snever, og departementet forutsetter at adgangen kun anvendes helt unntaksvis.

Nr. 2 tilsvarende vegtrafikkloven § 33 nr. 1 første ledd, som ble tilføyd § 33 ved lov 21. juni 2002 nr. 40. Ordningen med prikkbelastning er ikke satt i drift ennå, blant annet fordi det først må utarbeides en forskrift.

Nr. 3 viderefører gjeldende § 33 nr. 5 første og annet punktum om beslag av førerkort. § 33 nr. 5 tredje punktum foreslås opphevet, jf. punkt 2.2.

I *nr. 3 første punktum* er det foreslått en terminologisk justering, jf. punkt 2.4.3. Videre presiseres det at en polititjenestemann har kompetanse til å beslaglegge førerkortet «på landeveien». Etter *annet punktum* skal imidlertid spørsmålet om å opprettholde beslaget snarest mulig forelegges for en tjenestemann som hører til påtalemyndigheten, jf. straffeprosessloven § 55. Bestemmelsen lovfester i hovedsak regelen i håndhevingsinstruksen punkt 3.8.1 annet punktum. Dersom tjenestemannen som hører til påtalemyndigheten finner at beslaget bør opprettholdes, bestemmer *tredje punktum* at han skal utferdige en skriftlig beslutning, jf. straffeprosessloven § 179. I skriftlighetskravet ligger også at

det skal fremgå når beslutningen er fattet. Det stilles derimot ikke særskilte krav til beslutningens innhold, og det er tilstrekkelig at beslutningen bare gir uttrykk for at beslaget opprettholdes. Formålet med bestemmelsen er å sikre at en politijurist har vurdert beslaget og tatt stilling til om vilkårene for beslag er oppfylt og om adgangen skal benyttes. Videre vil tidspunktet for politijuristens vurdering nå fremgå på etterviselig måte, slik at det i ettertid kan konstateres om lovens krav var oppfylt. Det vises ellers til punkt 8.3.4. Ettersom det er viktig å sikre notoritet også i de tilfellene der det midlertidige beslaget ikke blir opprettholdt, er kravet til skriftlighet utformet slik at det også omfatter disse tilfellene.

Nr. 4 gir politiet hjemmel til å frata noen retten til å føre motorvogn dersom vedkommende har blitt ilagt straff i utlandet for en overtredelse som ville ha medført tap av førerett for en viss minstetid eller for alltid i en sak for norske domstoler. Forutsetningen er at vedtaket kommer i direkte tilknytning til den utenlandske strafforfølgningen, jf. den absolutte tidsfristen på 6 måneder etter at straffen som er ilagt i utlandet ble rettskraftig. Med ilagt straff siktes det både til en rettskraftig dom og til andre måter å ilegge straff på, som for eksempel utenlandske foreleggsordninger. Se for øvrig punkt 6.2.4 om bakgrunnen for regelen. Bestemmelsene i vegtrafikkloven § 33 nr. 4 slik den lyder i dag er dels opphevet og dels videreført i § 33 nr. 1.

Bestemmelsen i den gjeldende vegtrafikkloven § 33 nr. 6 er videreført i *nr. 5*, med enkelte språklige tilpasninger. Politiet vil fortsatt være rett instans for håndhevingen på dette punkt. Det er ingen grunn til andre regler selv om plikten i noen tilfeller inntreffer som følge av en rettskraftig straffedom, jf. straffeprosessloven § 455.

Nr. 6 fastsetter en uttrykkelig regel om at reglene i nr. 1 til 5 gjelder tilsvarende for mopedførerbevis. Bestemmelsen innebærer ikke noen realitetsendring.

Til § 34

Om endringen i *overskriften*, se merknadene til endringen i *overskriften* til § 33.

I *annet ledd annet punktum* er henvisningen justert som følge av endringene i § 33. Endringen er av rent lovteknisk art.

Femte ledd viderefører vegtrafikkloven § 33 nr. 1 annet ledd annet punktum, jf. merknadene til endringene i § 33 nr. 1 annet ledd. Kompetansen til å beslutte tap av føreretten på annet grunnlag enn en straffbar handling skal i følge forslaget fortsatt ligge til politiet, jf. punkt 6.2.4.

Til § 35

Endringen i *første ledd* innebærer at kompetansen til å forby noen å føre førerkortfri motorvogn mv. overføres fra politiet til domstolene, i de tilfellene der reaksjonen inntreffer som følge av straffbar handling, jf. punkt 6.8.4. Se også punkt 2.4.3 om endringer i terminologien. Også tapet av slik førerrett skal kunne vedtas ved forelegg, jf. merknadene til endringene i straffeprosessloven § 255. Bestemmelsen viderefører ellers vegtrafikkloven § 35 første ledd bokstav a, for så vidt gjelder henvisningen til § 33, og bokstav b. Men departementet har ikke funnet grunn til å opprettholde vilkåret om at tapet skal være tidsbegrenset, når domstolene beslutter det. Om uttrykket «ilagt straff», se merknadene til endringene i § 24 a annet ledd første punktum.

Etter gjeldende rett kan politiets inndragningsvedtak etter § 33 fristfritt påklages til Politidirektoratet, jf. forvaltningsloven §§ 28 flg. og vegtrafikkloven § 39 første ledd slik den lyder før lovendringen. I tillegg kan politiet på eget initiativ nedsette inndragningstiden, jf. forvaltningsloven § 35 og særreglene i den gjeldende vegtrafikkloven § 39 tredje og fjerde ledd. Se nærmere om dette under punkt 3.4. Klageadgangen foreslås avløst av de vanlige reglene om rettsmidler mot domstolenes avgjørelser. Politiet skal imidlertid fortsatt ha kompetanse til å forkorte varigheten på grunn av etterfølgende forhold, jf. forslaget til ny § 40 første ledd.

Annet ledd viderefører reglene i vegtrafikkloven § 35 første ledd bokstav c og d, men bestemmelsene er slått sammen og noe omformulert. Det er ikke tilsiktet noen realitetsendring.

Til § 39

Første ledd viderefører og lovfester en fristfri klageadgang over politiets vedtak etter §§ 34 og 35 annet ledd. Se nærmere punkt 3.4. Særregelen om klage i § 39 første ledd bortfaller i forhold til § 33, siden kompetansen til å beslutte tap av føreretten på grunnlag av straffbare handlinger er overført til domstolene, jf. punkt 6.2.4.

Politiet vil fortsatt kunne omgjøre egne vedtak i medhold av forvaltningsloven § 35. Politiets adgang til å forkorte varigheten på et tap av førerrett som er ilagt sammen med straff, foreslås derimot regulert i en ny § 40 i vegtrafikkloven. Anvendelsesområdet for § 39 er presisert i overskriften og lovteksten for øvrig. Se for øvrig punkt 2.4.3 om endringer i terminologien.

Annet ledd første og annet punktum viderefører regelen i vegtrafikkloven § 39 annet ledd, men bestemmelsen skal nå bare gjelde for forvaltningsavgjørelser. Departementet skal ikke lenger kunne

forlenge tap av førerrett som følge av straffbare handlinger, ettersom kompetansen til å fastsette slike reaksjoner er overført fra politiet til domstolene, jf. for eksempel § 33 nr. 1 første ledd. På denne bakgrunn har også reglene i vegtrafikkloven § 39 tredje til femte ledd mistet sin betydning, og er foreslått opphevet i likhet med sjette ledd første punktum. Reglene i vegtrafikkloven § 39 sjette ledd annet og tredje punktum er derimot videreført i *annet ledd tredje og fjerde punktum*.

Til ny § 40

Første ledd første punktum viderefører en adgang for politiet til å forkorte varigheten av tapet av retten til å føre motorvogn mv., jf. nærmere punkt 7.1, enten dette er fastsatt i dom eller ved forelegg.

Vilkåret om at det må foreligge «særlige grunner» tar sikte på etterfølgende forhold, jf. punkt 7.4.

Departementet ønsker å videreføre dagens praksis når det gjelder vektlegging av etterfølgende forhold. Vilkåret skal derfor tolkes i overensstemmelse med retningslinjene i håndhevingsinstruksen punkt 2.9.2.

Perioden for tap av førerrett mv. skal som den altoverveiende hovedregel bare kunne forkortes etter at lov- og forskriftsbestemte minstetider er utløpt. Etter forslaget skal det gjelde et unntak fra dette bare dersom meget tungtveiende grunner tilsier det, jf. *annet punktum*. Siden det er etterfølgende forhold som tillegges vekt i vurderingen, jf. foran, er bare regelen i vegtrafikkloven § 39 tredje ledd annet punktum videreført.

Avgjørelsen vil være et enkeltvedtak som kan påklages etter forvaltningslovens regler.

Etter *annet ledd* gjelder reglene i første ledd tilsvarende for de øvrige reaksjonene som omfattes av forslaget om domstolsbehandling, jf. kapittel 6. Ettersom det ikke er fastsatt noen minstetid i forhold til forbud etter § 35 første ledd, får første ledd annet punktum bare betydning i forhold til tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn, jf. § 33, og i forhold til fastsatt sperrefrist, jf. § 24 a annet ledd. Dette er i samsvar med dagens rettstilstand, jf. vegtrafikkloven § 39 tredje og femte ledd.

12.2 Til lovforslaget del II – endringer i straffeprosessloven

Til § 2 nr. 3 og ny nr. 4:

Selv om tap av retten til å føre motorvogn mv. ikke er straff, jf. punkt 5.2.3, er det en forutsetning for re-

formen at avgjørelsen skal tas i samband med straffesaken, jf. punkt 8.1. Dette krever en tilføyelse i straffeprosessloven § 2. Departementet understreker at sak om tap av retten til å føre motorvogn mv. bare kan fremmes i forbindelse med en vanlig straffesak, i motsetning til de øvrige saker som er nevnt i § 2.

Til § 255 nytt annet punktum:

Departementet foreslår at domstolenes kompetanse til å beslutte tap av retten til å føre motorvogn mv. etter straffeprosesslovens regler skal korrespondere med en adgang for rettighetshaveren til å vedta reaksjonen ved forelegg, jf. punkt 8.2.3.

Til § 256 første ledd nr. 4:

Bestemmelsen er tilpasset forslaget om å utvide adgangen til å benytte forelegg, jf. merknadene til endringene i § 255.

Til § 261

Straffeprosessloven § 261 første punktum gir i dag kapittel 27 tilsvarende anvendelse så langt det passer for behandlingen av begjæringer om gjenopptakelse av vedtatte forelegg. Saksbehandlingsreglene for gjenopptakelseskommisjonen (som ble vedtatt ved lov 15. juni 2001 nr. 63) er imidlertid ikke så godt egnet til å regulere domstolenes behandling av begjæringer om gjenopptakelse etter § 261, og domstolene skal fortsatt avgjøre slike begjæringer etter at kommisjonen er satt i kraft. Henvisningen til kapittel 27 foreslås derfor i stor utstrekning erstattet av uttrykkelige regler om saksbehandlingen som skal gjelde for domstolenes behandling av begjæringer om gjenopptakelse av forelegg. Forslaget til endringer i § 261 er i det vesentlige basert på saksbehandlingsreglene i kapittel 27 slik de lyder før lovendringen 15. juni 2001 nr. 63 er satt i kraft. Hvis ikke annet ser sagt, knytter henvisningene nedenfor seg til kapittel 27 slik det lyder før lovendringen i 2001. Se nærmere om bakgrunnen for lovendringen i kapittel 10.

Første ledd første punktum slår fast at begjæring om gjenopptakelse av sak som er avgjort ved forelegg, settes frem for tingretten. Bestemmelsen viderefører på dette punkt den tilsvarende regelen i § 261 annet punktum, slik den lyder i dag. Spørsmål om gjenopptakelse av sak som er avgjort ved forelegg, skal ikke behandles av gjenopptakelseskommisjonen. *Annet punktum* i utkastet svarer til § 396 første ledd om hva begjæringen må inneholde. *Tredje punktum* viderefører henvisningen til de generelle gjenopptakelsesreglene, jf. § 261 første

punktum, men bare for så vidt gjelder §§ 389 til 393. Det foreslås ingen endringer i de materielle vilkårene for gjenopptakelse.

Annet ledd første punktum viderefører § 396 annet ledd første punktum om at grunnløse begjæringer forkastes. Ordlyden er forenklet, men dette er ikke ment å innebære realitetsendringer. Med «grunnløs» siktes det til så vel manglende faktisk grunnlag som manglende rettslig grunnlag. *Annet punktum* innledes med «ellers», en formulering som svarer til «blir begjæringen ikke forkastet etter § 396» i § 397 første ledd. Som etter gjeldende rett, skal begjæringen i så fall forelegges motparten til uttalelse.

Tredje og fjerde punktum svarer til § 397 annet ledd første til tredje punktum (slik bestemmelsene lyder før lovendringen i 2001 er satt i kraft) om rettsadgang til å innhente opplysninger og beslutte bevisopptak. Med henvisningen til § 270 er det ment å gi uttrykk for at bevisopptaket skal holdes etter reglene for bevisopptak utenfor hovedforhandling, jf. § 397 annet ledd annet punktum. Videre skal partene fortsatt gis anledning til å uttale seg om innhentede opplysninger, jf. *femte punktum*, som svarer til § 397 tredje ledd.

Tredje ledd viderefører reglene i § 398 annet og tredje ledd om adgang til muntlige forhandlinger dersom særlige grunner tilsier det. Særregelen om rett til forsvarer er omformulert i tråd med den forståelsen av bestemmelsen som er lagt til grunn i juridisk teori, jf. Bjerke/Keiserud, Straffeprosessloven II (2. utg., Oslo 1996) s. 952 om at den bør få tilsvarende anvendelse dersom siktede hadde fått oppnevnt offentlig forsvarer etter § 99 ved eventuell ny behandling i tingretten. Formuleringen «ny fullstendig behandling» svarer til begrepsbruken i § 400.

Fjerde ledd første og annet punktum svarer til § 398 første ledd, som blant annet bestemmer at retten avgjør ved kjennelse om gjenopptakelse skal tillates. I *tredje punktum* slås det fast at det er tingretten som skal realitetsbehandle en sak som blir gjenopptatt. Denne delen av bestemmelsen viderefører avslutningen av § 261 annet punktum. *Fjerde punktum* gir (ny) § 400 tilsvarende anvendelse så langt den passer. Dette følger etter gjeldende rett av henvisningen i § 261 første punktum. Det foreslås ingen endringer i saksbehandlingsreglene etter at det er truffet beslutning om gjenopptakelse.

Til § 321 første ledd:

Bestemmelsens første ledd første punktum foreslås utvidet til også å gjelde de tilfellene der det er idømt tap av retten til å føre motorvogn, jf. § 2 ny nr.

4. Se om bakgrunnen for forslaget under punkt 8.1.3.

settes likevel i kraft til samme tid som reglene som etablerer en kommisjon for å avgjøre begjæringer om gjenopptakelse av straffesaker, jf. *annet ledd* og lovendringene i del II i lov 15. juni 2001 nr. 63.

12.3 Til lovforslaget del III – ikraftsetting

Før endringene i lovforslaget del I og II kan settes i kraft, er det nødvendig å utarbeide forskrift med nærmere regler om fastsetting av tap av førerett. Det kan også være et behov for å koordinere ikraftsettingen med andre regelendringer på dette området, som for eksempel reglene om prikkbelastning. Departementet foreslår derfor at forslaget til lovendringer i del I og II settes i kraft fra det tidspunktet Kongen bestemmer, jf. *første ledd*. Endringene straffeprosessloven § 261 i lovforslaget del II

Justis- og politidepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringer i vegtrafikkloven mv. (domstolsbehandling av tap av retten til å føre motorvogn mv.).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven mv. (domstolsbehandling av tap av retten til å føre motorvogn mv.) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i vegtrafikkloven mv. (domstolsbehandling av tap av retten til å føre motorvogn mv.)

I

I vegtrafikkloven 18. juni 1965 nr. 4 gjøres disse endringer:

§ 24 a annet ledd skal lyde:

Blir en som ikke har førerrett ilagt straff for en overtredelse som ville ha ført til tap av retten til å føre motorvogn for en viss minstetid eller for alltid etter tvingende regler i eller i medhold av § 33, skal det i samme dom eller forelegg fastsettes en sperrefrist for å gi førerrett til vedkommende. Fristen skal ikke settes kortere enn den perioden for tap av førerrett som i tilfelle skulle ha vært fastsatt etter § 33.

§ 33 skal lyde:

§ 33. Tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn mv.

1. Blir den som har førerrett ilagt straff, kan det i samme dom eller forelegg fastsettes tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en bestemt tid eller for alltid, dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.

Tapet av førerrett fastsettes for minst 1 år dersom rettighetshaveren blir ilagt straff for overtredelse av § 22, jf. § 31. Dette gjelder likevel ikke for overtredelser som nevnt i § 31 annet ledd bokstav a.

Dersom rettighetshaveren tidligere er ilagt straff for overtredelse av § 22, jf. § 31, og han blir ilagt straff for ny overtredelse av § 22, jf. § 31 som er begått senest 5 år etter at reaksjonen ble fastsatt for den tidligere overtredelsen, skal retten til å føre førerkortpliktig motorvogn fratas for alltid. Dette gjelder likevel ikke for overtredelser som nevnt i § 31 annet ledd bokstav a.

Retten til å føre førerkortpliktig motorvogn skal fratas for alltid dersom rettighetshaveren ved bruk av motorvogn har voldt eller medvirket til trafikkuhell og blir ilagt straff for å ha unnlatt å yte hjelp til noen som kom til skade ved uhellet, jf. § 12.

Kongen gir forskrift med nærmere regler om fastsetting av hvor lenge tap av førerrett skal vare og om når det skal kreves ny førerprøve.

Tapet av førerrett kan settes kortere enn minstetiden i eller i medhold av bestemmelsen her, dersom det ellers vil virke urimelig hardt og det foreligger særdeles formildende omstendigheter ved forholdet som ligger til grunn for tapet av førerrett. Det samme gjelder når andre helt spesielle grunner taler for å gå under minstetiden.

2. Kongen kan gi forskrift om at retten til å føre førerkortpliktig motorvogn skal gå tapt for en bestemt tid av hensyn til trafikksikkerheten, dersom rettighetshaveren har fått nærmere angitte straffbare handlinger registrert et bestemt antall ganger i løpet av en fastsatt tidsperiode. Det kan fastsettes ulik registrering av ulike straffbare handlinger, og avhengig av om vedkommende har førerrett med eller uten prøveperiode. Det kan settes vilkår for å få førerretten tilbake.

3. Finner politiet at fører eller eier av motorvogn eller den som på eierens vegne har rådgivelsen over motorvognen med skjellig grunn er mistenkt for et straffbart forhold som kan medføre tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn, kan en polititjenestemann ta førerkortet fra ham. Spørsmålet om å opprettholde beslaget skal snarest mulig forelegges for en tjenestemann som hører til påtalemyndigheten. Beslutningen skal være skriftlig. Dersom den mistenkte ikke samtykker i beslaget, må spørsmålet om fortsatt førerkortbeslag innen 3 uker oversendes tingretten til avgjørelse.

4. Politimesteren eller den han gir myndighet kan treffe vedtak om å frata noen retten til å føre førerkortpliktig motorvogn, dersom rettighetshaveren i løpet av de siste 6 måneder er ilagt straff i utlandet for en overtredelse som ville ha ført til tap av retten til å føre motorvogn for en viss minstetid eller for alltid etter regler i eller i medhold av § 33.

5. Når tap av førerrett er rettskraftig avgjort, eller det er truffet vedtak om midlertidig beslag av førerkort, plikter rettighetshaveren straks å levere førerkortet til politiet.

6. Bestemmelsene i nr. 1 til 5 gjelder tilsvarende for mopedførerbevis.

Overskriften i § 34 skal lyde:

§ 34. Tilbakekall av retten til å føre motorvogn mv. på grunn av særlige forhold

§ 34 annet ledd annet punktum skal lyde:

§ 33 nr. 5 får tilsvarende anvendelse.

§ 34 nytt femte ledd skal lyde:

Dersom innehaveren av føreretten ikke er edruelig eller hans vandel for øvrig er slik at han ikke anses skikket til å føre motorvogn, kan politimesteren eller den han gir myndighet, tilbakekalle retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en bestemt tid eller for alltid, hvis hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.

§ 34 femte ledd blir nytt sjette ledd.

§ 35 skal lyde:

§ 35. Forbud mot å kjøre førerkortfri motorvogn.

Den som blir ilagt straff, kan i samme dom eller forelegg for en bestemt tid eller for alltid forbys å føre motorvogn som det ikke kreves førerkort for, dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.

Politimesteren eller den han gir myndighet kan forby en person for nærmere fastsatt tid å kjøre motorvogn som det ikke kreves førerkort for, dersom personen er blitt fratatt retten til å føre motorvogn i medhold av § 34, eller mangler de egenskaper som er nødvendige for å kjøre slik motorvogn eller av andre grunner anses uskikket til å kjøre slik motorvogn, og hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det.

§ 39 skal lyde:

§ 39. Klage og omgjøring av politiets vedtak om tilbakekall av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn mv., bruksnekting m.m.

For klage over politiets vedtak om tilbakekall av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn mv. etter § 34 og forbud mot å kjøre førerkortfri motorvogn etter § 35 annet ledd gjelder ingen frist.

Uten hensyn til om det er klaget, kan departementet forlenge tilbakekallstiden som er fastsatt av politiet, dersom melding om omgjøring blir sendt vedkommende innen 3 måneder etter at politiets vedtak ble gyldig truffet. Dersom det foreligger et vesentlig misforhold mellom den fastsatte tilbakekallstiden og det forhold som ligger til grunn for tilbakekallet av føreretten, er det likevel tilstrekkelig at melding om forlengelsen blir sendt vedkommende innen 2/3 av den fastsatte tilbakekallstiden er ute. Regionvegkontorets og politiets vedtak om bruksnekting etter § 36 nr. 1 og § 36 nr. 2 bokstav a og b

kan påklages til Vegdirektoratet. Politiets bruksnekting etter § 36 nr. 2 bokstav c og d, § 36 nr. 4 og § 36 nr. 5 kan påklages til departementet.

Ny § 40 skal lyde:

§ 40. Forkorting på grunn av etterfølgende forhold.

Dersom særlige grunner taler for det, kan politimesteren eller den han gir myndighet forkorte den perioden for tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn mv. som er fastsatt ved dom eller forelegg, jf. § 33 nr. 1 og 2, jf. nr. 6. Dersom meget tungtveiende grunner taler for det, kan perioden forkortes selv om minstetiden etter lov eller forskrift ikke er utløpt.

Bestemmelsen gjelder tilsvarende for sperrefrist etter § 24 a annet ledd og kjøreforbud etter § 35 første ledd.

II

I lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker (straffeprosessloven) gjøres disse endringene:

§ 2 nr. 3 og ny 4 skal lyde:

- 3) sak hvor ærekrenkelse påstås erklært død og maktesløs,
- 4) sak om tap av retten til å føre motorvogn mv. for en bestemt tid eller for alltid, jf. vegtrafikkloven § 24 a annet ledd, § 33 nr. 1 og 2, jf. nr. 6, og § 35 første ledd. Det samme gjelder sak om tap av retten til å drive persontransport mot vederlag (kjøreseddel).

§ 255 skal lyde:

§ 255. Finner påtalemyndigheten at en sak bør avgjøres med bot eller inndragning, eller begge deler, kan den utferdige forelegg i stedet for å reise tiltale. Reaksjoner som nevnt i § 2 nr. 4 kan også avgjøres ved forelegg, og kan også ilegges sammen med reaksjoner som nevnt i første punktum.

§ 256 nr. 4 skal lyde:

- 4) fastsetting av den bot som kreves, og den fengselsstraff som inntreffer om boten ikke blir betalt, og i tilfelle den inndragning eller reaksjon som nevnt i § 2 nr. 4,

§ 261 skal lyde:

§ 261. Begjæring om gjenopptakelse av sak som er avgjort ved forelegg, settes frem for tingretten. Begjæringen må angi grunnlaget for gjenopptakelse og de bevis som vil bli påberopt. §§ 389 til 393 gjelder tilsvarende så langt de passer.

Hvis begjæringen er åpenbart grunnløs, avsier retten straks kjennelse om at begjæringen forkastes.

Ellers forelegges den for motparten til uttalelse. Retten kan innhente ytterligere opplysninger og beslutte bevisopptak. Reglene i § 97 første punktum og § 270 gjelder tilsvarende. Partene skal gis anledning til å uttale seg om de innhentede opplysningene.

Når særlige grunner tilsier det, kan retten beslutte å holde muntlig forhandling om begjæringen, herunder å avhøre parter og vitner eller foreta annen umiddelbar bevisførsel. Rettens beslutning kan ikke angripes ved kjæremål eller anke. Holdes muntlig forhandling, skal siktede ha forsvarer dersom forsvarer vil være nødvendig ved en ny fullstendig behandling av saken.

Retten avgjør ved kjennelse om gjenopptakelse skal tillates. Reglene i § 54 kommer ikke til anvendelse. Blir gjenopptakelse besluttet, behandles saken av tingretten. § 400 gjelder tilsvarende så langt den passer.

§ 321 første ledd første punktum skal lyde:

Anke til lagmannsretten om forhold hvor påtalemyndigheten ikke har påstått og det ikke er idømt annen reaksjon enn bot, inndragning eller tap av retten til å føre motorvogn mv., kan ikke fremmes uten rettens samtykke.

III

Loven trer i kraft fra det tidspunktet Kongen bestemmer, unntatt endringen i straffeprosessloven § 261.

Endringen i straffeprosessloven § 261 trer i kraft til samme tid som lov 15. juni 2001 nr. 63 om endringer i straffeprosessloven mv. (gjenopptakelse) del II.